



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 320] नई दिल्ली, शुक्रवार, नवम्बर 7, 2014/कार्तिक 16, 1936
No. 320] NEW DELHI, FRIDAY, NOVEMBER 7, 2014/KARTIKA 16, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 अक्टूबर, 2014

सं. टीएमपी/7/2013- सीओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, मोबाइल हारबर क्रेन (एमएचसी) के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु कोचीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएमपी/7/2013-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश
(सितम्बर 2014 के 30वें दिन पारित)

यह मामला मोबाइल हारबर क्रेन (एमएचसी) के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त हुए प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 दिसम्बर, 2012 द्वारा एमएचसी के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया था। उक्त प्रस्ताव के संदर्भ में, हमारे पत्र दिनांक 7 जनवरी, 2013 द्वारा निम्नलिखित बिन्दु सीओपीटी के ध्यान में लाए गए थे:-

- (i) सीओपीटी द्वारा अग्रेषित प्रस्ताव अन्य महापत्तन न्यासों जैसे पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (पीओसीपीटी), न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) आदि में अनुसरित एचएमसी की मानक क्षमता के लिए मानक लागत आधारित प्रशुल्क के स्थान पर लागत जमा दृष्टिकोण पर आधारित था। इसलिए, सीओपीटी से अन्य महापत्तन न्यासों में यथा-अनुसरित मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने और अपना लागत विवरण संशोधित करने का अनुरोध किया गया था।

- (ii) सीओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 19 दिसम्बर, 2012 के कवर में अग्रेषित उसके द्वारा ट्रेड को जारी किए गए परिपत्र दिनांक 16 नवम्बर, 2012 में कहा गया है कि यह क्रेन सीओपीटी में 1 नवम्बर, 2012 से परिचालन में है और सीओपीटी ने शुल्क कार्गो, ब्रेक बल्क (स्टील) और ब्रेक बल्क (अन्य) के लिए क्रमशः ₹ 50/टन, ₹ 40/टन और ₹ 120/टन की शुरुआती रियायती दरें ऑफर करने का प्रस्ताव किया था। इस संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु सीओपीटी के ध्यान में लाए गए थे:-
- (क) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार, जब कभी अधिसूचित दरमान में किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होता है तो पत्तन एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के साथ ही साथ, प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर तब तक वसूल की जा सकती है जब तक कि दर अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं की जाती है। अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर अवश्य विपथित होनी चाहिए; और, पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध उपयोक्ता(ओं) द्वारा इस पर परस्पर सहमति होनी चाहिए।
- (ख) सीओपीटी पत्र दिनांक 19 दिसम्बर, 2012 के कवर में अग्रेषित बैठक दिनांक 6 दिसम्बर, 2012 के रिकार्ड नोट में सीओपीटी द्वारा परिगणित/प्रस्तावित अंतरिम दर पर उपयोक्ताओं की सहमति नहीं दी गई है। इसलिए, सीओपीटी से अनुरोध किया गया था कि दिशानिर्देशों का पालन करें और प्रासंगिक उपयोक्ताओं की सहमति भेजें। सीओपीटी को यह ध्यान देने का अनुरोध भी किया गया था कि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन नहीं किए जाने की स्थिति में, इस प्राधिकरण के लिए यह संभव नहीं होगा कि तदर्थ आधार पर वसूल की गई दर को मान्यता दी जाए।
- (iii) सीओपीटी को क्रेन के किराए के लिए उपयोक्ताओं से प्रभारित किए जाने के लिए प्रस्तावित शुरुआती रियायती दर पर पहुंचने के लिए इसके द्वारा की गई विस्तृत गणना भेजने की सलाह दी गई थी।

2.2. उपर्युक्त स्थिति के आलोक में, सीओपीटी से उसका लागत विवरण संशोधित करने और हमारे पत्र में उल्लिखित अन्य महापत्तन न्यासों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए एक संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने तथा हमारे पत्र दिनांक 7 जनवरी, 2013 में दी गई ऐसी टिप्पणियों पर विचार करने का भी अनुरोध किया गया था।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, सीओपीटी ने 40 टन एमएचसी के लिए दर के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव अपने पत्र दिनांक 27 सितम्बर, 2013 द्वारा दाखिल किया था। सीओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातें और संक्षिप्त पृष्ठभूमि नीचे सारबद्ध की गई हैं:-

- (i) 40 टन क्षमता की नई इतालगरू मेक एमएचसी और 12 घन मीटर की ग्रेड क्षमता 31 अक्टूबर, 2012 को शुरु की गई थी और 1 नवम्बर, 2012 से प्रचालन में है।
- (ii) क्रेन की कुल पूंजी लागत ₹ 1958.65 लाख है, जिसमें से ₹ 890.09 लाख एसआईडीई से अनुदान है, ₹ 291.94 लाख एसएफआईएस योजना के अधीन सीमाशुल्क छूट है और शेष ₹ 776.62 लाख की शेष राशि पत्तन के आंतरिक संसाधनों से पूरी की गई है।
- (iii) जब एमएचसी की खरीद की गई थी और पहली बार के लिए पत्तन में शुरु की गई थी, तब उपस्कर के लिए मौजूदा दरमान में कोई पृथक प्रशुल्क उपलब्ध नहीं था। इसलिए, पत्तन ने 16 नवम्बर, 2012 से एक शुरुआती रियायत दर प्रारंभ की थी जिसे नीचे दर्शाया गया है:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर प्रति टन (₹)
1.	शुष्क बल्क	50.00
2.	ब्रेक बल्क (स्टील)	40.00
3.	ब्रेक बल्क (अन्य)	120.00

(सीओपीटी ने इस संबंध में ट्रेड को जारी किए गए परिपत्र दिनांक 16 नवम्बर, 2012 की प्रति भेजी थी।)

- (iv) तत्पश्चात, ब्रेक बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तित करने वाले पत्तन उपयोक्ताओं के प्रतिनिधियों के साथ नए एमएचसी की शुरुआत और रियायती प्रभारों के शुरुआती ऑफर के रूप में किराया प्रभारों के निर्धारण पर चर्चा करने के लिए 6 दिसम्बर, 2012 को बैठक आयोजित की गई थी। उक्त बैठक में, उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित दरों पर अपनी सामान्य स्वीकृति संप्रेषित की थी और कार्गो के प्रहस्तन की सुविधा के लिए नई क्रेन शुरु करने का स्वागत किया था। तथापि, उपयोक्ताओं ने यह भी कहा था कि ब्रेक बल्क (अन्य) के लिए दरें अधिक हैं और इसे अधिक प्रतिस्पर्धात्मक बनाने के लिए समीक्षा किए जाने की जरूरत है, विशेष रूप से बड़े बैगों में कार्गो के प्रहस्तन के लिए विशेष रूप से विचार करते हुए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर ने इसे अमितव्ययी बना दिया है। (बैठ के रिकार्ड नोटों की प्रति सीओपीटी द्वारा भेजी गई है)।
- (v) संशोधित परिपत्र तटीय/विदेशी कार्गो के लिए पृथक दर के साथ 19 दिसम्बर, 2012 को जारी किया गया था, जिसमें न्यूनतम प्रभार प्रति पाली भी निर्धारित किया गया है। संशोधित परिपत्र की प्रति भेजी गई है। संशोधित परिपत्र में उल्लिखित दरें नीचे दी गई हैं:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर प्रति टन (₹)	
		विदेशी	तटीय
1	शुष्क बल्क	83	50
2	ब्रेक बल्क (स्टील और बैग कार्गो)	67	40
3	ब्रेक बल्क (अन्य)	200	120

न्यूनतम प्रभार

— ₹ 25,000/- प्रति पाली।

- (vi) तत्पश्चात् 19 दिसम्बर, 2012 को टीएमपी को एक प्रस्ताव भेजा था, 28 मार्च, 2013 को हुई बैठक में पत्तन के बोर्ड ने एमएचसी के लिए दर के निर्धारण हेतु टीएमपी को भेजे गए प्रस्ताव का समर्थन किया था। बोर्ड द्वारा लिए गए निर्णय के आधार पर, एक संशोधित परिपत्र दिनांक 4 अप्रैल, 2013 जारी किया गया था।
- (vii) टीएमपी ने अन्य महापत्तनों जैसे पारादीप, तूतीकोरिन, न्यू मंगलूर, विशाखापत्तनम तथा कांडला में एमएचसी के लिए अधिकतम प्रशुल्क निर्धारित करने में टीएमपी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए एमएचसी की मानक क्षमता के लिए मानक लागत आधारित प्रशुल्क लागू करते हुए एक संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने हेतु सीओपीटी को अपने पत्र दिनांक 7 जनवरी, 2013 द्वारा सलाह दी गई थी।
- (viii) टीएमपी द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, उक्त पत्र में उल्लिखित पत्तनों की अधिसूचनाओं की जांच की गई है और यह पाया गया है कि अधिकांश पैरामीटर जैसे पूंजी लागत, क्रेन क्षमता, प्रहस्तित कार्गो का प्रकार तथा मात्रा, उत्पादकता, तटीय/विदेशी अनुपात, आदि कोचीन पत्तन न्यास के समान नहीं हैं। इस प्रकार, उन पत्तनों द्वारा अंगीकृत प्रशुल्क प्रस्ताव ढांचे की तुलना अपेक्षित परिणामों को पूरा नहीं करेगी।
- (ix) सीओपीटी में प्रहस्तित सामान्य कार्गो जैसे शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क मात्रा में कम है और सामान्य तौर पर ऐसा कार्गो जलयान के गियर के माध्यम से प्रहस्तित किया जा रहा है। एमएचसी केवल तभी तैनात किया जाता है जब जलयान में ऐसे कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए गियर नहीं हो अथवा यदि मौजूदा गियर अस्थायी तौर पर टूट जाता है अथवा मरम्मत की जा रही होती है। चूंकि यह पहली बार है कि एमएचसी सीओपीटी में शुरू किया गया है, कार्गो का प्रकार तथा मात्रा, एमएचसी के माध्यम से प्रहस्तित तटीय तथा विदेशी के बीच के अनुपात का अनुमान लगाना मुश्किल है।
- (x) (क) एमएचसी के किराया प्रभार पिछले 6 महीनों अर्थात् जनवरी से जून 2013 के लिए क्रेन के वास्तविक कार्यनिष्पादन से बहुउद्देशीय बर्थ तथा अन्य आउटपुटों के लिए 2008 टीएमपी दिशानिर्देशों के लिए प्रहस्तन मानकों के अनुसार परिकलित किए गए हैं। एमएचसी प्रतिदिन के लिए प्रहस्तन दर निम्नवत् सुविचारित की गई है:-

10000 टन/प्रति शुष्क बल्क कार्गो के लिए।

2500 टन/दिन ब्रेक बल्क कार्गो के लिए।

एमएचसी की सर्वोत्तम क्षमता के परिकलन के लिए समग्र 4000 कार्य घंटे सुविचारित किए गए हैं जिनमें से 71 प्रतिशत शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए और 29 प्रतिशत ब्रेक बल्क प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा पूर्वानुमानित किए गए हैं।

- (ख) पत्तन ने अनुमान लगाया है कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्गो का 41 प्रतिशत तटीय होगा और 59 प्रतिशत विदेशी होगा। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, पत्तन ने अनुमान लगाया है कि 28 प्रतिशत तटीय कार्गो होगा और 72 प्रतिशत विदेशी कार्गो होगा।
- (ग) शुष्क बल्क कार्गो के लिए एमएचसी की सर्वोत्तम क्षमता 1689800 टन/प्रतिवर्ष और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 172840 टन/प्रतिवर्ष निर्धारित किया गया है। सर्वोत्तम क्षमता की विस्तृत गणना नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	विवरण	2008 दिशानिर्देशों के अनुसार प्रहस्तन दर मानक	गणनाएं	अनुमान	इकाई
1.	शुष्क बल्क				
	प्रहस्तन दर	10,000 टन/दिन	10,000/(24*0.7)	595	टन/घंटा
	कार्य घंटे		4,000 घंटे*71%	2,840	
	सर्वोत्तम कार्गो क्षमता		595 टन/घंटा *2,840 घंटे	16,89,800	टनों में
	तटीय		16,89,800*41%	6,92,818	
	विदेशी		16,89,800*59%	9,96,982	
2.	ब्रेक बल्क				टन/घंटे
	प्रहस्तन दर	2,500 टन/दिन	2,500/(24*0.7)	149	
	कार्य घंटे		4,000 घंटे*29%	1,160	
	सर्वोत्तम कार्गो क्षमता	टनों में	149 टन/घंटा *1160 घंटे	1,72,840	टनों में
	तटीय		1,72,840*28%	48,395	
	विदेशी		1,72,840*72%	1,24,445	

- (xi) सीओपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत, परिचालन लागत और वार्षिक राजस्व अपेक्षा का सार नीचे दिया गया है:-

(₹ लाखें में)

क्र.सं.	विवरण	मानक	गणनाएं	अनुमान
1.	पूंजी लागत			1,666.70
2.	प्रचालन लागत			
(i).	ईंधन			
	(क) बिजली	4,000 कार्य घंटे एक वर्ष में	4,000 x 0.7 x 100 इकाईयां x ₹12.96 प्रति इकाई	36.28
	(ख) डीजल		4,000 x 0.3 x 25 लिटर x ₹54.31 प्रति इकाई	16.29

क्र.सं.	विवरण	मानक	गणनाएं	अनुमान
(ii).	मरम्मतें और अनुरक्षण लागत	उपस्कर लागत का 5%	मानकों के अनुसार	83.34
(iii).	बीमा	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1%	मानकों के अनुसार	16.67
(iv).	मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम के अनुसार	3 पालियों के लिए 10.34% स्ट्रेट लाइन पद्धति	172.34
(v).	अन्य व्यय	5% सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य	मानकों के अनुसार	83.34
	कुल परिचालन लागत			408.25
3.	आरओसीई		पूँजी लागत पर 16%	266.67
4.	कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (2+3)			674.92
5.	एमएचसी द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली दो कार्गो श्रेणियों की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर दो कार्गो श्रेणियों के लिए कुल राजस्व अपेक्षा का वितरण			
क.	शुष्क बल्क कार्गो के लिए राजस्व अपेक्षा [₹ 674.92 लाख * 1689800 शुष्क बल्क की सर्वोत्तम क्षमता/1862640 (शुष्क बल्क की सर्वोत्तम क्षमता + ब्रेक बल्क)]			612.29
ख.	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए राजस्व अपेक्षा [₹ 674.92 लाख * 172840 ब्रेक बल्क की सर्वोत्तम क्षमता/1862640 शुष्क बल्क के लिए सर्वोत्तम क्षमता + ब्रेक बल्क)]			62.63
	कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा			674.92

(xii). पत्तन नीचे दिए गए अनुमानित एआरआर की पूर्ति के लिए कार्गो की दो श्रेणियों हेतु एमएचसी के प्रस्तावित किराया प्रभार पर पहुंचा है:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर प्रति टन (₹)	
		विदेशी	तटीय
(i).	शुष्क बल्क	43.34	26.01
(ii).	ब्रेक बल्क	40.80	24.48

3.2. उपर्युक्त के मद्देनजर, पत्तन ने निम्नलिखित अनुमोदित करने का अनुरोध किया है:-

- इस प्राधिकरण द्वारा नई दरें अनुमोदित किए जाने तक पत्तन द्वारा अपने परिपत्रों दिनांक 16-11-2012, 19-12-2012 और 04-04-2013 द्वारा अंतरिम दरें कार्यान्वित की गई हैं।
- भविष्य प्रभाव के साथ प्रस्तावित शर्तों के साथ नई प्रस्तावित दरें नीचे दी गई हैं:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर प्रति टन (₹)	
		विदेशी	तटीय
(i).	शुष्क बल्क	43.34	26.01
(ii).	ब्रेक बल्क	40.80	24.48

- न्यूनतम प्रभार — ₹ 25,000/- प्रति व्यवस्था, प्रहस्तित मात्रा पर ध्यान दिए बिना।
- एक व्यवस्था पालियों में बिना ब्रेक के एक पार्टी द्वारा किए गए लगातार इंडेन्ट के रूप में माना जाएगा।
- सभी अन्य निबंधन एवं शर्तें मौजूदा दरमान के अनुसार लागू की गई हैं।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी प्रस्ताव दिनांक 27 सितम्बर, 2013 की प्रति संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई हैं।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 12 अगस्त, 2014 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 अगस्त, 2014 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
I.	सामान्य:	
(i).	मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार,	यह निवेदन किया गया है कि उपयोक्ताओं द्वारा अभिव्यक्त चिंता के

	जब कभी अधिसूचित दरमान में किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होता है तो पत्तन उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ प्रस्तावित दर तब तक तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है जब तक कि दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है और पत्तन/टर्मिनल तथा संबद्ध उपयोक्ता(ओं) की इसपर परस्पर सहमति अवश्य होनी चाहिए।	मददेनजर, ब्रेक बल्क (अन्य) के लिए प्रशुल्क पूर्व मामले में ₹200 और ₹120 (तटीय) के स्थान पर ₹40.80 तथा ₹24.48 (तटीय) की बहुत निम्नतर दर के साथ ब्रेक बल्क आमेलित किया गया था। केवल निम्नतर दरें इस प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए प्रस्तावित की गई हैं।
(ii).	हमारे पत्र दिनांक 7 जनवरी, 2013 में यह देखा गया था कि सीओपीटी के पूर्व पत्र दिनांक 19 दिसम्बर, 2012 के कवर में इस कार्यालय को अग्रेषित बैठक दिनांक 6 दिसम्बर, 2012 के रिकार्ड नोट में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित अंतरिम दर के लिए उपयोक्ताओं की अनइक्वोकल सहमति शामिल नहीं की गई है। सीओपीटी दिशानिर्देशों का पालन करे और प्रासंगिक उपयोक्ताओं की सहमति प्रेषित करे।	
(iii).	तथापि, सीओपीटी ने यह दर्शाने के लिए कोई दस्तावेज नहीं भेजे हैं कि संबद्ध उपयोक्ताओं ने तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दरों की वसूली के लिए सहमति प्रदान की है। वास्तव में, 6 दिसम्बर, 2012 को हुई उपयोक्ताओं के साथ बैठक के रिकार्ड नोट की प्रति यह रिकार्ड करती है कि उपयोक्ताओं ने अभिव्यक्त किया है कि ब्रेक बल्क-अन्य के लिए दरें अधिक थीं और इसे प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए समीक्षा किए जाने की जरूरत है।	
(iv).	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों की वसूली करने के लिए प्रासंगिक उपयोक्ताओं की सहमति सीओपीटी भेजे।	
(v).	सीओपीटी दिनांक 27 सितम्बर, 2013 के अपने प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को अनुमोदित करते हुए बोर्ड संकल्प की प्रति भेजे।	बोर्ड संकल्प सं. 99 दिनांक 30 अक्टूबर, 2013 की प्रति भेजी गई है।
(vi).	यह देखा गया है कि 3 कार्गो समूहों अर्थात् शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क (स्टील) और ब्रेक बल्क (अन्य) के प्रहस्तन के लिए एमएचसी हेतु किराया प्रभार सीओपीटी बोर्ड द्वारा अपनी बैठक दिनांक 28 मार्च, 2013 में पहले अनुमोदित किया गया था। सीओपीटी द्वारा ट्रेड को जारी किए गए परिपत्र दिनांक 16 दिसम्बर, 2012, 19 दिसम्बर, 2012 और 4 अप्रैल, 2013 भी उपर्युक्त तीन कार्गो समूहों के लिए दर दर्शाते हैं। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव दिनांक 27 सितम्बर, 2013 में, सीओपीटी ने केवल दो कार्गो समूहों अर्थात् शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क के लिए दर का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, पत्तन निम्नलिखित स्पष्ट करे:-	एमएचसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित प्रमुख कार्गो शुष्क बल्क है। कोचीन पत्तन के कार्गो प्रोफाइल में ब्रेक बल्क की बहुत कम मात्रा है जिसमें से स्टील और बैग कार्गो केवल कम भाग बनाता है और ब्रेक बल्क अन्य जैसे लकड़ी के लट्टे प्रमुख हिस्सा बनाते हैं। इसलिए, ब्रेक बल्क (स्टील और बैग कार्गो) के लिए पृथक दर के लिए इसे अनिवार्य नहीं समझा गया था और ब्रेक बल्क के लिए प्रशुल्क सामान्य आधार पर प्रस्तावित किया गया था।
(क).	गणना से यह देखा गया है कि पत्तन ने सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2500 टन प्रतिदिन के प्रहस्तन मानक पर विचार किया है। उक्त मानक 2008 दिशानिर्देशों के अनुसार ब्रेक बल्क (अन्य) के लिए है। 1 जनवरी, 2013 से 30 जून, 2013 तक छह महीनों के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित भौतिक कार्यनिष्पादन (यातायात) दर्शाता है कि पत्तन ने दो श्रेणियों अर्थात् "स्टील और बैग कार्गो" और "अन्य" के अधीन ब्रेक बल्क प्रहस्तित किया है। अतः, पत्तन अपने प्रस्ताव दिनांक 27 सितम्बर, 2013 में ब्रेक बल्क-स्टील और बैग कार्गो के लिए किसी दर का प्रस्ताव नहीं करने के कारण स्पष्ट करे।	
(ख).	यदि पत्तन ब्रेक बल्क (स्टील और बैग कार्गो) एवं ब्रेक बल्क (अन्य) का प्रहस्तन करने के लिए परिकल्पना करता है तो यह स्वीकार करते हुए कि इन दो ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणियों के लिए प्रहस्तन मानक भिन्न-भिन्न हैं, ब्रेक बल्क (स्टील और बैग कार्गो) तथा ब्रेक बल्क (अन्य) के लिए पृथक दरें प्रस्तावित किए जाने की जरूरत है। सीओपीटी समीक्षा करे और तदनुसार अपना प्रस्ताव संशोधित करे।	
II.	ईंधन/बिजली लागत:	
(i).	पत्तन ने 70:30 के अनुपात में बिजली और ईंधन लागत दोनों का अनुमान लगाया है। सीओपीटी स्पष्ट करे कि क्या उक्त एमएचसी ईंधन एवं बिजली चालित दोनों हैं।	हाँ, एमएचसी ईंधन तथा बिजली चालित दोनों हैं।
(ii).	एमएचसी का बिजली उपभोग 100 इकाईयां प्रति घंटा और ईंधन उपभोग 25 लिटर प्रति घंटा पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें। सीओपीटी पिछले डेढ़ वर्ष के लिए एमएचसी के वास्तविक प्रचालन के आधार पर वास्तविक औसत बिजली तथा ईंधन उपभोग प्रति घंटा के संदर्भ में पत्तन द्वारा परिकल्पित बिजली तथा ईंधन उपभोग का औचित्य भी बताए।	एमएचसी के लिए बिजली उपभोग 100 इकाईयां प्रति घंटा की दर से प्रचालन लागत के लिए मानकों के अनुसार लिया गया है। वास्तविक उपभोग 54 इकाईयां प्रति घंटा है। एमएचसी 40 टन उठाने की क्षमता रखता है। मानकों के अनुसार ईंधन उपभोग 10 लिटर प्रति घंटा पर केवल 10 टन एफएलटी के लिए है। इसलिए, हमने उच्चतर क्षमता क्रेन

		के लिए 25 लिटर लिया है जो वास्तविक उपभोग पैटर्न अर्थात् ₹22.16 लिटर प्रति घंटा की भी पुष्टि करता है।
(iii).	बिजली की इकाई दर ₹12.96 प्रति इकाई और डीजल की इकाई दर ₹54.31 प्रति लिटर को पिछले चार महीनों के लिए बिजली तथा डीजल बिल की प्रतियों से प्रमाणित करें।	बिजली तथा डीजल की इकाई दर को प्रमाणित करते हुए बिलों की प्रतियां भेजी गई हैं। (सीओपीटी ने बिजली की इकाई दर ₹10.18 दर्शाते हुए गणना पत्रक भेजा है।)
(iv).	आखिर में अनुबंध-छ में प्रेषित किराया प्रभार का परिकलन ₹310.77 लाख की राजस्व अपेक्षा के लिए ₹22 प्रति टन पर विदेशी कार्गो के लिए दर की गणना देता है और उक्त अनुबंध के दूसरे पृष्ठ में ₹20.71 प्रति टन की दर ₹317.87 लाख की राजस्व अपेक्षा के लिए परिकलित किया गया है। सीओपीटी इन आंकड़ों/गणना की प्रासंगिकता स्पष्ट करें।	उपर्युक्त गणनाएं संदर्भ के लिए उपस्कर की निवल परिसंपत्ति मूल्य पर आधारित हैं। हमने परिसंपत्ति के मूल मूल्य के आधार पर दर प्रस्तावित की है। इसलिए उपर्युक्त आंकड़ों को नजरअंदाज किया गया है।
(v).	सीओपीटी ने यह टिप्पणी प्रस्तावित की है कि ₹25,000/- प्रति व्यवस्था का न्यूनतम प्रभार प्रहस्तित मात्रा पर ध्यान दिए बिना वसूल किया जाएगा। दूसरी टिप्पणी प्रस्तावित करती है कि एक व्यवस्था पालियों में बिना ब्रेक के एक पार्टी द्वारा लगातार इंडेन्ट होगी। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-	₹25,000 का न्यूनतम प्रभार अब संशोधित प्रस्ताव में प्रति पाली आधार पर प्रस्तावित किया गया है। ₹25,000 एक पाली के लिए क्रेन का प्रचालन करने के लिए पत्तन न्यास द्वारा प्रोद्भूत लागत के आधार पर न्यूनतम प्रभार प्रति पाली के रूप में प्रस्ताव किया गया है। विकल्पतः, 1000 टन पर अनुमानित एमएचसी द्वारा प्रति पाली शुष्क बल्क प्रहस्तन की उत्पादकता पर विचार करते हुए, उपयोक्ता ₹43,340 प्रति पाली का भुगतान करता रहेगा, जिसके स्थान पर केवल ₹25,000 न्यूनतम प्रभार रूप में प्रस्तावित किया गया है।
(क).	उपर्युक्त दो टिप्पणियां प्रस्तावित करने के लिए प्रासंगिकता और परिस्थितियां स्पष्ट करें।	
(ख).	सीओपीटी विस्तृत गणना के साथ ₹25,000/- प्रति व्यवस्था के न्यूनतम प्रभार पर पहुंचने का आधार बताएं।	
(vi).	2005 का प्रशुल्क दिशानिर्देश उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से संबंधित प्रशुल्क निर्धारित करते हैं। इस संबंध में, इस प्राधिकरण ने पारादीप पत्तन न्यास, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास, न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास तथा कांडला पत्तन न्यास में एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित किए जाने के समय (आदेश सं. और तारीख के ब्योरे हमारे पत्र दिनांक 07 जनवरी, 2013 दिए गए हैं (आदेश टीएमपी की वेबसाइट पर उपलब्ध हैं)) एमएचसी की उत्पादकता से जुड़ी प्रति टन दर निर्धारित की है। सीओपीटी इन आदेशों की दोबारा जांच करें और आधार दर में वृद्धि द्वारा 5 प्रतिशत के पुरस्कार के लिए उपलब्ध करवाते हुए कार्यनिष्पादन से जुड़े प्रशुल्क का प्रस्ताव करें यदि अर्जित कार्यनिष्पादन तलचिह्न स्तर से उच्चतर 1000 टन से अधिक होता है और 5 प्रतिशत तक आधार दर में कटौती द्वारा हतोत्साहन यदि अर्जित कार्यनिष्पादन एनएमपीटी, पीपीटी, वीओसीपीटी आदि में एमएचसी के किराये के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन से जुड़े प्रशुल्क के अनुसार तलचिह्न की अपेक्षा 1000 टन कम रहता है।	2012 से क्रेन के कार्यनिष्पादन के आधार पर, यह देखा गया है कि क्रेन इसकी उपलब्धता के 20 प्रतिशत की सीमा तक ही उपयोग की जाती है। इस स्थिति के मद्देनजर, उपर्युक्त सुझाव इस मामले में लागू नहीं होगा।

6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 14 अगस्त, 2014 को सीओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7. सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 अगस्त, 2014 द्वारा उन तारीखों के संबंध में निम्नलिखित और स्पष्टीकरण भेजे हैं जिनपर इसके परिपत्रों के अनुसार विभिन्न दरें पत्तन द्वारा एमएचसी के किराये के लिए पत्तन द्वारा वसूल की गई थीं:-

- (i). एमएचसी 01-11-2012 से एरणाकुलम घाट में प्रचालन में लाया गया था। चूंकि सीओपीटी के पास टीएमपी अनुमोदित दर नहीं थीं, इसलिए पत्तन ने इस प्राधिकरण की लंबित अधिसूचना के चलते रियायती दर शुरू की थी। तटीय और विदेशी कार्गो के लिए कोई पृथक दर नहीं थी।

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर प्रति टन (₹)
1.	शुष्क बल्क	50.00
2.	ब्रेक बल्क (स्टील)	40.00
3.	ब्रेक बल्क (अन्य)	120.00

पत्तन ने 1 नवम्बर, 2012 से उपर्युक्त दर पर उपयोक्ताओं को बिल दिया था।

- (ii). तथापि, 6 दिसम्बर, 2012 को पत्तन उपयोक्ताओं के प्रतिनिधियों के साथ हुई चर्चा के आधार पर, विदेशी कार्गो के लिए एक पृथक दर निर्धारित की गई थी और प्रति पाली के लिए न्यूनतम ₹ 25,000/- भी निर्धारित किए गए हैं। उपर्युक्त परिपत्र के अनुसार उस समय वसूल की गई दर को तटीय कार्गो के लिए दर के रूप में लिया गया था और विदेशी कार्गो के लिए 40 प्रतिशत जोड़ते हुए दर निर्धारित की गई थी।

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर प्रति टन (₹)	
		विदेशी	तटीय
1	शुष्क बल्क	83	50
2	ब्रेक बल्क (स्टील और बैग कार्गो)	67	40
3	ब्रेक बल्क (अन्य)	200	120

पत्तन ने 19 दिसम्बर, 2012 से उपर्युक्त दरें वसूल की थीं। यह प्रस्ताव अनुमोदन के लिए प्राधिकरण को प्रस्तुत किया गया था। परन्तु, इस प्राधिकरण ने पत्तन को 7 जनवरी, 2013 को निदेश दिया था कि मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए प्रस्ताव संशोधित करें।

- (iii). 4 अप्रैल, 2013 को दोबारा पत्तन ने इसके लिए संशोधित परिपत्र जारी किया था कि ₹ 25,000/- प्रति पाली का न्यूनतम प्रभार एकल इंडेन्ट के साथ लगातार क्रेन के प्रयोग को बढ़ावा देने के लिए प्रहस्तित मात्रा पर ध्यान दिए बिना व्यवस्था के अनुसार माना जाएगा। दर प्रति टन में कोई बदलाव नहीं किया गया था और पत्तन ₹ 25,000/- प्रति व्यवस्था के अधीन मौजूदा दरों के साथ बिलिंग को जारी रखे हुए है।
- (iv). पत्तन ने उपर्युक्त पैरा 3.1(xii) में दिए गए अनुसार दरों के अनुमोदन की मांग करते हुए 27 सितम्बर, 2013 को मानक दृष्टिकोण के आधार पर संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।
- (v). तत्पश्चात्, 14 अगस्त, 2014 को संयुक्त सुनवाई के दौरान सीओपीटी के साथ हुई चर्चा के आधार पर, पत्तन ने अब निम्नलिखित दरों का प्रस्ताव करने का निर्णय लिया है:-

कार्गो का प्रकार	दर प्रति टन (₹)	
	विदेशी	तटीय
शुष्क बल्क	43.34	26.01
ब्रेक बल्क	40.80	24.48
न्यूनतम प्रभार प्रति पाली	₹15,000/-	
4 घंटे अथवा कम के दौरान की पाली के किसी हिस्से के लिए न्यूनतम प्रभार	₹10,000/-	

- (vi). सीओपीटी ने इस प्रकार आखिरकार निम्नलिखित अनुमोदित करने का अनुरोध किया है:-
- (क). उपर्युक्त क्र.सं. (v) पर यथा उल्लिखित अंतिम संशोधित प्रस्ताव भावी प्रभाव से।
- (ख). इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित दरों को अनुमोदित किए जाने तक पत्तन द्वारा संग्रहीत निम्नलिखित अंतरिम दरें अनुमोदित की जाएं:-

01-11-2012 से 18-12-2012 तक

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर प्रति टन (₹)
1.	शुष्क बल्क	50.00
2.	ब्रेक बल्क (स्टील)	40.00
3.	ब्रेक बल्क (अन्य)	120.00

19-12-2012 से आज की तारीख तक

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर प्रति टन (₹)	
		विदेशी	तटीय
1.	शुष्क बल्क	83	50
2.	ब्रेक बल्क (स्टील और बैग कार्गो)	67	40
3.	ब्रेक बल्क (अन्य)	200	120
4.	न्यूनतम प्रभार प्रति पाली (19.12.2012 to 03.04.2013)	₹25,000/-	
5.	न्यूनतम प्रभार प्रति व्यवस्था (04.04.2013 से आज की तारीख तक)	₹25,000/-	

- (ग). सभी अन्य निबंधन एवं शर्तें मौजूदा दरमान के अनुसार लागू हैं।

8. इस मामले में विचार-विमर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्राप्त की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव पत्तन द्वारा खरीद की गई 40 टन एमएचसी की नई मोबाइल हारबर क्रेन (एमएचसी) के लिए किराया प्रभार के निर्धारण से संबंधित है और इसका प्रचालन 1 नवम्बर 2012 से शुरू किया बताया गया है।
- (ii). सीओपीटी ने यातायात और लागत जमा दृष्टिकोण के आधार पर 40 टन एमएचसी के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु दिसम्बर 2012 में प्रारंभिक तौर पर एक प्रस्ताव दाखिल किया था। यहां पर यह बताना प्रासंगिक है कि पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) और वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में, जहां पत्तनों के पास उनके तत्संबंधी पत्तनों में क्रेनों की तैनाती और प्रचालन के लिए प्राधिकृत सेवा प्रदाता हैं, इस प्राधिकरण ने 100 टन एमएचसी की मानक क्षमता के लिए मानक लागत के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किया है। इन मामलों में कार्यनिष्पादन संबंधित दरें अधिकतम दरों के रूप में निर्धारित की गई हैं और एमएचसी सेवा ऑफर करने वाले अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना एकसमान रूप से लागू हैं।

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) और कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के मामले में जहां एमएचसी का स्वामित्व था और स्वयं तत्संबंधी पत्तन द्वारा प्रचालित किया जाता है, केपीटी और वीपीटी ने पीपीटी, वीओसीपीटी, एनएमपीटी, आदि में एमएचसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार मानक पद्धति का अनुसरण करते हुए एमएचसी की क्षमता के आधार पर एमएचसी के लिए दर प्रस्तावित की थी।

- (iii). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.1 पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक घटक की मानक लागत का पता लगाने के प्रयासों हेतु है। चूंकि 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अधीन मानकों के पृथक सैट का पता नहीं लगाया गया है, इसलिए मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए निर्धारित दर के निर्धारण हेतु केपीटी और वीपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण उपयुक्तता के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के संदर्भ में उनके द्वारा अंगीकृत मानकों की जांच करने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, सीओपीटी को केपीटी और अन्य महापत्तन न्यासों पर एमएचसी के लिए किराया प्रभारों के निर्धारण हेतु अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार मानक आधार पर प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह भी दी गई थी। तदनुसार, सीओपीटी ने मानक दृष्टिकोण पर पत्तन द्वारा स्वामित्व और प्रचालित 40 टन एमएचसी के लिए दर के निर्धारण हेतु दर के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दिनांक 27 सितम्बर 2013 दाखिल किया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना एवं स्पष्टीकरणों के साथ सितम्बर 2013 में सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (iv). तथ्यात्मक स्थिति से संबंधित इस आदेश के पूर्ववर्ती हिस्से में बताए गए अनुसार, सीओपीटी ने अपने द्वारा ट्रेड को जारी किए गए परिपत्र के आधार पर 1 नवम्बर 2012 से एमएचसी के लिए दर संग्रहीत करनी शुरू कर दी थी। इस पहलू पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है। पत्तन द्वारा ट्रेड को जारी किए गए उक्त परिपत्र और सीओपीटी द्वारा उसके बाद जारी किए गए परिपत्र दिनांक 19 दिसम्बर 2012 में तीन कार्गो समूह अर्थात् शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क (स्टील) और ब्रेक बल्क (अन्य) शामिल किए गए थे। तथापि, इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव दिनांक 27 सितम्बर 2013 में, सीओपीटी ने दो कार्गो समूहों अर्थात् शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क के लिए ही प्रस्तावित दरों के अनुमोदन की मांग की थी। इस संबंध में स्पष्टीकरण मांगे जाने पर, पत्तन ने बताया था कि एमएचसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित प्रमुख कार्गो शुष्क बल्क है। शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में, पत्तन की कार्गो प्रोफाइल में ब्रेक बल्क की बहुत थोड़ी मात्रा है जिसमें से स्टील और बैग कार्गो केवल एक छोटा भाग है जबकि ब्रेक बल्क (अन्य) जैसे लकड़ी के लट्टे प्रमुख हिस्सा बनाते हैं। यह कारण उद्धरित करते हुए कि पत्तन ने बताया है कि ब्रेक बल्क (स्टील और बैग कार्गो) के लिए पृथक दर के लिए यह आवश्यक नहीं है। यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए दो कार्गो श्रेणियों अर्थात् शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क के लिए दर निर्धारित करने की कार्यवाही शुरू करता है।

- (v). (क). एमएचसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित दो कार्गो श्रेणियों अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, सीओपीटी ने क्रमशः 71 प्रतिशत और 29 प्रतिशत की दर से कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी का अनुमान लगाया है। सीओपीटी द्वारा सुविचारित प्रतिशत हिस्सेदारी का आधार एमएचसी के वास्तविक प्रचालन के अनुसार कार्गो समूहों की हिस्सेदारी के आधार पर दिखाई देता है। दो कार्गो श्रेणियों के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित प्रतिशत हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।

(ख). जैसाकि पहले बताया गया है, सीओपीटी ने दो कार्गो वर्गीकरणों अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया था। सीओपीटी ने 2008 प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक उधार लेते हुए 40 टन एमएचसी के लिए शुष्क बल्क कार्गो हेतु 10,000 टन/दिन और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2,500 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर मानक शुष्क बल्क के लिए 10,000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2,500 टन प्रतिदिन है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर मानक 20 टन लेवल लफिंग क्रेन की 3 संख्या जिसकी कुल क्षमता 60 टन परिगणित होती है, की तैनाती के संदर्भ में है। सीओपीटी ने 40 टन एमएचसी की अपनी कम लिफ्टिंग क्षमता के लिए वही प्रहस्तन दर अंगीकृत की है। यहां पर यह बताना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने किन्हीं अन्य महापत्तनों में 40 टन एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित नहीं किया है। इसलिए, 40 टन एमएचसी के लिए प्रहस्तन दर हेतु उदाहरण उपलब्ध नहीं है। तथापि, यह उल्लेखनीय है कि 40 टन एमएचसी नवम्बर 2012 से सीओपीटी में पहले से प्रचालन में है। जब सीओपीटी ने वास्तविक स्थिति के आधार पर एमएचसी के प्रचालन के लिए ईंधन उपभोग पर विचार किया था, 10,000 टन प्रतिदिन की दर से प्रहस्तन दर को बनाए रखा गया है। इसलिए, यह अनुमान लगाना उचित नहीं होगा कि 20 टन लेवल लफिंग क्रेनों की 3 सं. के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर मानकों के स्तर पर सितम्बर 2013 में पत्तन द्वारा सुविचारित 40 टन एमएचसी के लिए प्रहस्तन दर नवम्बर 2012 से प्रचालन में उक्त एमएचसी की

प्रहस्तन क्षमता का पता लगाने के बाद है। ऐसी स्थिति में, अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर मानकों का अनुसरण करते हुए सीओपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

- (ग). सर्वोत्तम क्षमता प्रत्येक प्रकार के कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी लागू करते हुए 4000 के मानक कार्य घंटों के लिए, दो कार्गो श्रेणियों हेतु प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए सीओपीटी द्वारा कार्गो-वार निर्धारित की गई है। एमएचसी की सर्वोत्तम क्षमता का परिकलन बहुउद्देशीय बर्थ के लिए फरवरी, 2008 के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए निर्धारित फार्मूला के अनुसार पाया गया है। सीओपीटी द्वारा यथा निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता शुष्क बल्क कार्गो के लिए 16,89,800 टन और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 1,72,840 टन कुल 18,62,640 टन सुविचारित किया गया है।
- (vi). सीओपीटी द्वारा प्रतिवृद्धित 40 टन की एमएचसी की पूंजी लागत ₹1958.65 लाख है। सीओपीटी ने बताया है कि ₹1958.65 में से ₹ 890.65 लाख एसआईडीई से प्राप्त अनुदान है, ₹ 291.94 लाख एसएफआईएस योजना के तहत सीमाशुल्क छूट है और ₹776.62 लाख की शेष राशि पत्तन के आंतरिक संसाधनों से पूरी की गई है। एमएचसी के लिए किराया प्रभारों के परिकलन में, सीओपीटी ने सीमाशुल्क छूट (अर्थात् ₹1958.65 लाख — ₹291.94 लाख) ₹ 291.94 लाख घटाने के बाद ₹1666.70 की दर से एमएचसी की पूंजी लागत पर विचार किया है। चूंकि सीओपीटी ने एमएचसी की कुल पूंजी लागत से पत्तन को उपलब्ध सीमाशुल्क छूट को अलग रखा गया है, इसलिए इसे स्वीकार किया गया है। एमएचसी की पूंजी लागत के आंशिक वित्तपोषण के लिए पत्तन द्वारा प्राप्त की गई अनुदान के संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में इसी तरह की स्थिति में, जहां पत्तन द्वारा तनात की गई एमएचसी की पूंजी लागत का एक हिस्सा सरकार से प्राप्त सहायता-अनुदान द्वारा वित्तपोषित की गई थी, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि उपयोक्ताओं को पत्तन द्वारा अनुसरित वित्तपोषण व्यवस्था पर ध्यान दिए बिना हारबर मोबाइल क्रेन के किराये के लिए अदायगी करनी होगी। एमएचसी के उपयोक्ताओं से समग्र लागत और स्वीकृति-योग्य अधिकतम प्रतिलाभ वसूल करना पत्तन के लिए अनुचित नहीं होगा। ऐसी स्थिति में, सीओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण एमओपीटी में इसी तरह के मामले में लिए गए निर्णय के अनुसार है। अतः, सीओपीटी द्वारा यथा अनुमानित पूंजी लागत को स्वीकार किया गया है।
- (vii). (क). सीओपीटी ने बताया है कि पत्तन द्वारा तैनात की गई एमएचसी बिजली चालित और ईंधन चालित दोनों हैं। इसलिए, इसने कुल 4000 कार्य घंटों के लिए 70:30 के अनुपात में बिजली और ईंधन द्वारा एमएचसी की कार्यप्रणाली का अनुमान लगाते हुए बिजली और ईंधन लागत दोनों का अनुमान लगाया है। बिजली और ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए सीओपीटी द्वारा अनुमानित 4000 कार्य घंटे 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटे मानकों के अनुसार पाए गए हैं। यह अन्य महापत्तन न्यासों में एमएचसी के लिए किराया प्रभार के निर्धारण में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार भी है। पत्तन ने अगस्त 2014 तक एमएचसी द्वारा वास्तविक प्रचालन के आधार पर सीओपीटी द्वारा परिकल्पित एमएचसी के बिजली तथा ईंधन कार्य घंटों के अनुपात के समर्थन में गणना भेजी है। सीओपीटी द्वारा अंगीकृत बिजली तथा ईंधन द्वारा कार्य घंटों के अनुपात पर विश्वास किया गया है।

सीओपीटी ने 4000 के कुल कार्य घंटों पर उपर्युक्त अनुपात लागू करते हुए क्रमशः 2800 घंटों (4000 घंटे * 70%) और 1200 घंटों (4000 घंटे * 30%) के लिए बिजली तथा ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। अन्य महापत्तन न्यासों में निर्धारित एमएचसी के लिए प्रशुल्क में, एमएचसी सामान्य तौर पर ईंधन चालित देखा गया है। तथापि, वर्तमान मामले में, सीओपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए कि पत्तन द्वारा तैनात की गई एमएचसी बिजली और ईंधन चालित दोनों हैं जिसे पत्तन में एमएचसी द्वारा वास्तविक प्रचालन के साथ भी समर्थित किया गया है, एमएचसी के लिए बिजली और ईंधन लागत दोनों का अनुमान अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए कुछ पैरामीटरों में संशोधन के अधीन सुविचारित किया गया है।

- (ख). सीओपीटी ने 100 इकाईयां प्रति घंटा के बिजली उपभोग और 25 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार है। 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देश इलैक्ट्रिकल लेवल लफिंग क्रेन के लिए 100 इकाईयां/घंटा/क्रेन का बिजली उपभोग निर्धारित करता है। दिशानिर्देश एमएचसी के लिए बिजली उपभोग मानक निर्धारित नहीं करते हैं।

सीओपीटी ने उक्त एमएचसी के वास्तविक प्रचालन के आधार पर 54 इकाईयां प्रति घंटा की दर से अगस्त 2014 तक वास्तविक बिजली उपभोग प्रतिवेदित किया है। अनुमानन में सीओपीटी द्वारा सुविचारित 100 इकाईयां प्रति घंटा का बिजली उपभोग सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक बिजली उपभोग की तुलना में अधिक पाया गया है। जब वास्तविक स्तर पर बिजली उपभोग उपलब्ध होता है, तब उच्चतर स्तर पर उपभोग पर विचार करना तर्कसंगत नहीं पाया गया है। ऐसी स्थिति में, एमएचसी द्वारा बिजली उपभोग सीओपीटी द्वारा सुविचारित 100 इकाई/घंटा के स्थान पर सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक बिजली उपभोग के अनुसार 54 इकाईयां/घंटा पर विचार किया गया है। सीओपीटी द्वारा लागू की गई इकाई दर बिजली की ₹12.96 प्रति इकाई है। जब बिजली की इकाई दर को प्रमाणित करने के लिए बिल की प्रतियां भेजने की मांग की थी, तब पत्तन ने इसके द्वारा सुविचारित ₹12.96 प्रति इकाई की इकाई दर का समर्थन करने के लिए कोई दस्तावेज नहीं भेजे हैं। सीओपीटी द्वारा प्रेषित गणना पत्रक ₹10.18 प्रति इकाई पर मई 2013 से लागू बिजली की इकाई दर दर्शाता है। गणना में सुविचारित दर से इतर इकाई दर पर विचार करने के लिए कारण बिना स्पष्ट किए रह गया है। इसलिए, बिजली की इकाई लागत संशोधित की गई है और पत्तन द्वारा सुविचारित ₹12.96 प्रति इकाई के स्थान पर सीओपीटी द्वारा यथा निर्दिष्ट ₹10.18 प्रति इकाई पर विचार किया है। उपर्युक्त संशोधन के अधीन, कुल बिजली लागत सीओपीटी द्वारा अनुमानित ₹36.28 लाख के स्थान पर ₹15.39 लाख परिगणित होता है।

सीओपीटी ने 25 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार किया है और ₹54.31 प्रति लिटर की इकाई दर लागू की है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश 100 टन एमएचसी के लिए ईंधन उपभोग हेतु किसी मानक को निर्धारित नहीं करते हैं। 70 लिटर प्रति घंटा/प्रति एमएचसी का ईंधन उपभोग 100 टन एमएचसी की तैनाती शामिल करते हुए पीपीटी, एनएमपीटी, वीपीटी आदि जैसे अन्य महापत्तन न्यासों पर विचार किया गया है। केपीटी में, पत्तन ने निर्माता के मैनुअल के आधार पर 60 टन एमएचसी के लिए 33.33 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार किया था जिसपर 60 टन एमएचसी के लिए दर निर्धारित करते समय विश्वास किया था और विचार किया था। सीओपीटी ने बताया है कि अगस्त 2014 तक अर्थात् लगभग नौ महीनों के लिए प्रचालन की शुरुआत से 40 टन एमएचसी का औसत ईंधन उपभोग 22.16 लिटर प्रति घंटा है। इसलिए, इसने औचित्य दिया है कि 25 लिटर प्रति घंटा का ईंधन

उपभोग सही है। यह देखा गया है कि यदि केपीटी में 60 टन एमएचसी के लिए ईंधन उपभोग 33.33 लिटर/घंटा पर सुविचारित किया गया है, 40 टन एमएचसी के लिए यथानुपात समायोजित किया गया है जो 22.2 लिटर प्रति घंटा होता है जोकि पत्तन द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक औसत ईंधन उपभोग की तुलना में संयोगवश तुलनीय है। ऐसी स्थिति में, एमएचसी द्वारा ईंधन उपभोग वास्तविक औसत उपभोग के आधार पर 22.16 लिटर/घंटा पर सुविचारित किया गया है। सीओपीटी द्वारा ₹54.31 प्रति लिटर पर सुविचारित ईंधन की इकाई दर को अद्यतन किया गया है और पत्तन द्वारा प्रेषित हाल ही के चार महीनों के लिए डीजल बिलों की प्रतियों से प्राप्त की गई औसत इकाई दर के आधार पर ₹63.02 प्रति लिटर पर विचार किया गया है। उपर्युक्त संशोधन के अधीन, कुल ईंधन लागत सीओपीटी द्वारा अनुमानित ₹16.29 लाख के स्थान पर ₹16.76 लाख परिगणित किया गया है।

(ग). मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा बीमा लागत:

मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा बीमा पूंजी लागत पर क्रमशः 5 प्रतिशत और 1 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं। यह अनुमान 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार पाया गया है और एनएमपीटी, पीपीटी, वीपीटी, केपीटी मामले में अनुमानित व्यय के अनुसार है और इसलिए मौजूदा मामले में भी एमएचसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण में स्वीकार किया गया है।

(घ). मूल्यहास:

सीओपीटी ने कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार उपस्कर की पूंजी के 10.34 प्रतिशत पर मूल्यहास लिया गया है।

(ङ). अन्य व्यय:

अन्य व्यय उपस्कर की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं। पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से अन्य व्यय का अनुमान 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार पाया गया है और एनएमपीटी, पीपीटी, वीपीटी, केपीटी मामलों में अनुमत व्यय के अनुसार है और इसलिए मौजूदा मामले में भी एमएचसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण में स्वीकार किया गया है।

(viii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ सीओपीटी द्वारा ₹1666.70 लाख की अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आरओसीई की दर की इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की गई थी और महापत्तनों तथा निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु वर्ष 2014-15 के लिए 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय लिया गया था। 16 प्रतिशत की दर से एमएचसी की पूंजी लागत पर आरओसीई सीओपीटी द्वारा यथा सुविचारित ₹266.67 लाख पर विचार किया गया है।

(ix). सीओपीटी द्वारा अनुमानित ₹674.92 लाख की वार्षिक राजस्व अपेक्षा (अर्थात् ₹408.25 लाख प्रचालन लागत + ₹266.67 लाख आरओसीई) के स्थान पर, एमएचसी के प्रचालन की कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) पिछले अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए मामले के विश्लेषण के आधार पर ₹654.50 लाख परिगणित होता है जोकि ₹387.83 लाख की दर से क्रेन की प्रचालन लागत जमा ₹266.67 लाख पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है। एमएचसी के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार पर पहुंचने के लिए, सीओपीटी ने दो कार्गो समूहों के लिए कार्गो क्षमता के आधार पर अनुमानित एआरआर को प्रभाजित किया है। शुष्क बल्क कार्गो (विदेशी) के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरें ₹43.34 प्रति टन है और ब्रेक बल्क कार्गो (विदेशी) के लिए प्रस्तावित दरें ₹40.80 प्रति टन है। ब्रेक बल्क के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित दर से कम है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अन्य पत्तनों में एमएचसी के लिए किराया प्रभार के परिकलन में प्राप्त किए गए अनुभव के आधारपर, यह देखा गया है कि ब्रेक बल्क कार्गो जिसकी प्रहस्तन उत्पादकता शुष्क बल्क कार्गो की तुलना में कम है, के लिए दर किराया/प्रहस्तन प्रभार उच्चतर स्तर पर है। यह इस कारण से है कि कार्गो की भिन्न-भिन्न प्रकृति की वजह से, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित कार्य घंटों की तुलना में अधिक कार्य घंटे/कार्य दिवस शामिल हैं। यह पहलू सीओपीटी द्वारा परिकलित किराया प्रभार में नहीं लिया गया है जिसमें अनुमानित एआरआर को अन्य महापत्तन न्यासों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार कार्य घंटों/कार्यदिवसों के अनुपात में इसे प्रभाजित किए जाने के बजाय कुल सर्वोत्तम क्षमता में कार्गो क्षमता के अनुपात के आधार पर प्रभाजित किया गया है। इसलिए, तैयार किए गए संशोधित लागत विवरण में, अन्य महापत्तन न्यासों जहां कार्गो प्रोफाइल की हिस्सेदारी एमएचसी दर का निर्धारण करने के लिए सुविचारित की गई है, के लिए अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार संशोधित अनुमानित एआरआर कार्य घंटे अनुपात के संदर्भ में दो कार्गो समूहों अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो के लिए 71 प्रतिशत और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 29 प्रतिशत में प्रभाजित किया गया है। तदनुसार, ₹654.50 लाख की संशोधित अनुमानित राजस्व अपेक्षा को सीओपीटी द्वारा प्रभाजित ₹612.29 लाख और ₹62.63 लाख के स्थान पर क्रमशः ₹464.70 लाख और ₹189.80 लाख की दर से शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो में प्रभाजित किया गया है।

(x). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 4.3 तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। उक्त खंड में आगे यह भी बताया गया है कि सभी तटीय कार्गो, कच्चे तेल सहित ताप कोयला और पीओएल से इतर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। सीओपीटी ने सरकारी नीति के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने विदेशी तथा तटीय कार्गो की हिस्सेदारी शुष्क बल्क कार्गो के लिए क्रमशः 59 प्रतिशत और 41 प्रतिशत और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए क्रमशः 72 प्रतिशत और 28 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है। पत्तन द्वारा परिकल्पित विदेशी/तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।

- (xi). एमएचसी के उपयोग के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण को उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। लागत विवरण की एक प्रति अनुबंध रूप में संलग्न की गई है। विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में यथा स्पष्ट किए गए संशोधनों के अधीन, सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित और संशोधित लागत विवरण के अनुसार 40 टन एमएचसी के लिए किराया प्रभार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(₹प्रति टन में)

विवरण	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर		अनुमोदित दर	
	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
शुष्क बल्क कार्गो	43.34	26.01	32.89	19.73
ब्रेक बल्क कार्गो	40.80	24.48	123.66	74.20

उपर्युक्त से, यह देखा गया है कि ब्रेक बल्क कार्गो के लिए विपथित दर सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर की अपेक्षा अधिक है। यह इस वजह से है कि दर पर पहुंचने के लिए कार्गो समूहों में सीओपीटी द्वारा प्रभाजित अनुमानित एआरआर अन्य महापत्तनों में निर्धारित प्रशुल्क में अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार नहीं है, जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किया गया है। यहां पर यह बताना प्रासंगिक है कि केपीटी में 60 टन एमएचसी के लिए जुलाई 2011 आदेश में अर्थात् तीन वर्ष पहले अनुमोदित किराया प्रभार अन्य ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी के लिए ₹91.25 प्रति टन है। 100 टन एमएचसी के लिए वीओसीपीटी, पीपीटी, एनएमपीटी और वीपीटी में ब्रेक बल्क कार्गो (अन्य) के लिए अनुमोदित दर भी ₹110.85/टन से ₹124.55/टन के बीच है।

किसी भी स्थिति में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम दरें हैं और पत्तन को यह सहूलियत है कि वह अपने वाणिज्यिक न्यायनिर्णय के आधार पर कम दर वसूल कर सकता है, यदि वे ऐसा चाहें तो।

- (xii). (क). सीओपीटी ने सितम्बर 2013 के अपने प्रस्ताव में प्रहस्तित मात्रा पर ध्यान दिए बिना एमएचसी का न्यूनतम प्रभार ₹25,000/- प्रति व्यवस्था प्रस्तावित किया था। तत्पश्चात, हमारे प्रश्नों का जवाब भेजते समय, पत्तन ने प्रति पाली आधार पर न्यूनतम प्रभार की इकाई को संशोधित करने का प्रस्ताव किया था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ₹25,000 एक पाली के लिए क्रेन का प्रचालन करने के लिए लागत के आधार पर पत्तन द्वारा प्रोद्भूत न्यूनतम प्रभार प्रति पाली है। पत्तन ने औचित्य बताया है कि 1000 टन प्रति पाली पर शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन पर विचार करते हुए, उपयोक्ता ₹43,340 प्रति पाली का भुगतान करता रहेगा। उसके स्थान पर, केवल ₹25,000 न्यूनतम प्रभार के रूप में प्रस्तावित किया गया है जोकि औचित्यपरक है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रति पाली आधार पर न्यूनतम प्रभार की इकाई में प्रस्तावित संशोधन को नोट किया है और इस संबंध में कोई आपत्ति नहीं उठाई है।

1000 टन/पाली पर शुष्क बल्क के प्रहस्तन का अनुमान लगाने का पत्तन का आधार स्पष्ट किए बिना रह गया है। यह सर्वोत्तम क्षमता गणना में पत्तन द्वारा सुविचारित 595 टन/घंटा के उत्पादकता स्तर से भी मेल नहीं खाता है। हमारे परिकलन के अनुसार, शुष्क बल्क कार्गो के लिए अनुमोदित संशोधित दर पर और सर्वोत्तम क्षमता में परिकल्पित 595 टन/घंटा की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए, उपयोक्ता ₹1,56,556 प्रति पाली (अर्थात् ₹32.89 प्रति टन * ₹595 टन/घंटा * 8 घंटे) की अदायगी करेगा। ऐसी स्थिति में, सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित न्यूनतम प्रभार प्रति पाली अनुचित नहीं पाया गया है। तथापि, सीओपीटी ने बाद में अपने पत्र दिनांक 27 अगस्त, 2014 द्वारा न्यूनतम प्रभारों को संशोधित कर ₹15,000 प्रति पाली किया है और 4 घंटे की समयावधिक अथवा कम की पाली के किसी हिस्से के लिए, सीओपीटी ने ₹10,000 के न्यूनतम प्रभार के कम किए गए स्तर का प्रस्ताव किया है। संशोधित अद्यतन न्यूनतम प्रभार प्रति पाली/चार घंटे से ट्रेड को लाभ होगा और वे एमएचसी का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित होंगे जिसका उपयोग केवल 20 प्रतिशत होना बताया गया है। उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित न्यूनतम प्रभार अनुमोदित किया गया है।

- (ख). मूल प्रस्ताव में जहां न्यूनतम प्रभार प्रति व्यवस्था आधार पर प्रस्तावित किया गया था, पत्तन ने एक टिप्पणी प्रस्तावित की थी कि एक व्यवस्था को पालियों में बिना ब्रेक के एक पार्टी द्वारा किया गया लगातार इंडेन्ट माना जाएगा। तथापि, यह पाया गया है कि यह टिप्पणी उसके पत्र दिनांक 27 अगस्त, 2014 में शामिल नहीं की गई थी जिसमें प्रति पाली आधार पर संशोधित न्यूनतम प्रभार प्रस्तावित किया गया है। इस शर्त को हटाने का कारण बिना स्पष्ट किए रह गया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि उक्त टिप्पणी प्रासंगिक थी जब न्यूनतम प्रभार की वसूली की इकाई व्यवस्था आधार पर प्रस्तावित की गई थी। चूंकि संशोधित न्यूनतम प्रभार प्रति पाली आधार पर प्रस्तावित किया गया है, इसलिए पहले प्रस्तावित उक्त टिप्पणी प्रासंगिक दिखाई नहीं देती है। इसलिए, इसे 40 टन एमएचसी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अनुसूची में शामिल नहीं किया गया है।

- (xiii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.9 प्रशुल्क को उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से जोड़ने, बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए प्रोत्साहन उपलब्ध करवाने तथा तलचिह्न स्तरों से कम कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन की सिफारिशें करता है। इस प्राधिकरण ने पीपीटी, वीओसीपीटी, एनएमपीटी, केपीटी आदि में एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते समय, निर्धारित प्रति टन दर को एमएचसी की उत्पादकता से जोड़ दिया है। इसलिए, सीओपीटी से अनुरोध किया गया था कि इन मामलों में पारित किए गए आदेशों की जांच करे और पुरस्कार/प्रोत्साहन के लिए कार्यनिष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्तावित करे यदि अर्जित किया गया कार्यनिष्पादन तलचिह्न स्तर से अधिक रहता है और आधार दर में कटौती द्वारा हतोत्साहन यदि अर्जित किया गया कार्यनिष्पादन एनएमपीटी, पीपीटी, वीओसीपीटी आदि में एमएचसी के किराये के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के अनुसार तलचिह्न से कम रहता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसके पत्तन में ज्यादातर गियरवाले पोत प्रहस्तित किए जाते हैं। समग्र उत्पादकता में सुधार करने के लिए जलयान गियरों द्वारा कार्गो के अनुपूरक प्रहस्तन के लिए तैनात किए जाने हेतु एमएचसी का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि एमएचसी का उपयोग 20 प्रतिशत की सीमा तक ही बताया गया है, इसलिए पत्तन ऐसा नहीं लगता है कि मौजूदा स्थिति में

एमएचसी के लिए कार्यनिष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क व्यवहार्य होगा। तथापि, पत्तन भविष्य में इस मामले की जांच करने के लिए सहमत है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, कार्यनिष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क इस मौजूदा स्थिति में नहीं थोपा गया है। तथापि, सीओपीटी को यह सलाह दी जाती है कि एमएचसी प्रचालनों में पत्तन द्वारा अर्जित किए गए अनुभव के आधार पर इस प्रशुल्क मद की अगली समीक्षा के दौरान एमएचसी के लिए सुविश्लेषित कार्यनिष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करें।

- (xiv). सीओपीटी ने बताया है कि एमएचसी द्वारा प्रचालनों की शुरुआत किए जाने से, पत्तन ने अपने बोर्ड का अनुमोदन मांगे जाने के बाद अलग-अलग समय पर ट्रेड को अपने द्वारा जारी किए गए परिपत्रों के आधार पर एमएचसी के लिए अंतरिम दर कार्यान्वित की थी। 1 नवम्बर 2012 से 18 दिसम्बर 2012 अवधि के लिए, सीओपीटी ने बताया है कि अंतरिम आधार पर पत्तन द्वारा वसूली की गई दर शुष्क बल्क कार्गो के लिए ₹50.00 प्रति टन, ब्रेक बल्क (स्टील कार्गो) के लिए ₹40.00 प्रति टन और ब्रेक बल्क (अन्य) कार्गो के लिए ₹120.00 प्रति टन थी। 19 दिसम्बर 2012 से, सीओपीटी ने बताया था कि विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो के लिए दर को विभाजित करते हुए ट्रेड को एक संशोधित परिपत्र जारी किया गया था। इसके पूर्व परिपत्र में जारी की गई दर तटीय कार्गो के लिए दर मानी गई थी और विदेशी कार्गो के लिए दर ब्रेक बल्क कार्गो के लिए ₹83.00 प्रति टन, ब्रेक बल्क (स्टील कार्गो) के लिए ₹67.00 प्रति टन और ब्रेक बल्क (अन्य) के लिए ₹200.00 प्रति टन तथा ₹25000/- की न्यूनतम दर के बारे में ट्रेड को सूचित किया गया था। उसके बाद सीओपीटी ने 4 अप्रैल 2013 को ट्रेड को तीसरा परिपत्र जारी किया था जिसमें न्यूनतम प्रभार की वसूली 'प्रति पाली' आधार पर की बजाय ₹25000/- प्रति व्यवस्था रूप में संशोधित की गई है। सीओपीटी ने अपने द्वारा ट्रेड को जारी किए गए परिपत्रों के आधार पर पत्तन द्वारा वसूल की गई अंतरिम दरों के विभिन्न सैटों के लिए इस प्राधिकरण के अनुमोदन की मांग की है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार, जब कभी अधिसूचित दरमान में किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होता है तो पत्तन उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ प्रस्तावित दर तब तक तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है जब तक कि दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है। अंतरिम अवधि में प्रचालित होने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपश्चित अवश्य किया जाना चाहिए; और, पत्तन/टर्मिनल तथा संबद्ध उपयोक्ता(ओं) की इसपर परस्पर सहमति अवश्य होनी चाहिए। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.4 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर साधारणतः केवल भावी प्रभाव से होगी। तदर्थ तरीके से अपनाई गई अंतरिम दर को इस प्राधिकरण द्वारा ऐसे ही मान्यता दी जाएगी जब तक कि यह पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा करते नहीं पाए जाते हैं।

यह देखा गया है कि 1 नवम्बर 2012 से अंतरिम अवधि के दौरान पत्तन द्वारा वसूल की गई तदर्थ दर पत्तन द्वारा अपने सितम्बर 2013 के प्रस्ताव में प्रस्तावित दर से अधिक है और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर की तुलना में भी है।

तथापि, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि सीओपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 19 दिसम्बर 2012 में विदेशी कार्गो के लिए प्रस्तावित दर शुष्क बल्क कार्गो के लिए ₹99 प्रति टन, ब्रेक बल्क (स्टील और बैग कार्गो) के लिए ₹138 प्रति टन और ब्रेक बल्क (अन्य) के लिए ₹430 प्रति टन थी और तटीय कार्गो के लिए दर विदेशी भूभाग के लिए दर का 60 प्रतिशत प्रस्तावित किया गया था।

हालांकि 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.17.2 पत्तन को यह अनुमति देता है कि वह प्रस्ताव दाखिल किए जाने के साथ ही साथ प्रस्तावित दरों की वसूली करे, परन्तु यह देखा गया है कि 1 नवम्बर 2012 से 18 दिसम्बर 2012 तक अंतरिम अवधि के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित तदर्थ दर और 19 दिसम्बर 2012 से आगे तक संशोधित दरों के बारे में सूचित करते हुए ट्रेड को पत्तन द्वारा जारी किए गए परिपत्र दिसम्बर 2012 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित की गई दर की अपेक्षा कम देखा गया है। इसके अलावा, ब्रेक बल्क (अन्य) के लिए दर कम करने के लिए उपयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध, जिसमें सितम्बर 2013 के इसके प्रस्ताव में पत्तन द्वारा संबोधित किया गया है, के सिवाय पत्तन द्वारा प्रभारित अंतरिम दर पर उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन द्वारा प्रभारित दर अंतरिम अवधि के दौरान इसके द्वारा ट्रेड को जारी किए गए परिपत्र पर आधारित है, दिसम्बर 2012 के इसके मूल प्रस्ताव में इसके द्वारा प्रस्तावित दर से कम है और यह भी स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने मौजूदा प्रस्ताव पर शुरु की गई विचार-विमर्श कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा वसूली की गई दर पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा की गई कार्रवाई को मान्यता देता है।

- (xv). प्रशुल्क दिशानिर्देश 3 वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र विनिर्दिष्ट करते हैं। चूंकि अनुमोदित दर सीओपीटी के दरमान की मौजूदा दर अनुसूची के नीचे शामिल की जाएगी, इसलिए यह उपयुक्त पाया गया है कि मौजूदा दरमान की वैधता के साथ एमएचसी सह-टर्मिनस के लिए अनुमोदित दर की वैधता निर्धारित की जाए।

10.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीओपीटी के मौजूदा दरमान में अध्याय-IV पत्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार के अधीन 40 टन एमएचसी के किराया प्रभार से संबंधित निम्नलिखित अनुसूची शामिल करना अनुमोदित करता है:-

“4.5. 40 टन मोबाइल हारबर क्रेन के किराया प्रभार:

कार्गो का प्रकार	दर प्रति टन (₹)	
	विदेशी	तटीय
शुष्क बल्क	32.89	19.73
ब्रेक बल्क	123.66	74.20
न्यूनतम प्रभार प्रति पाली	₹15,000/-	
4 घंटे की समयावधि अथवा कम की पाली के किसी हिस्से के लिए न्यूनतम प्रभार	₹10,000/-	

10.2. चूंकि एमएचसी पहले से प्रचालन में है, अनुमोदित दर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से तत्काल प्रभावी होगी और वैधता को मौजूदा सामान्य दरमान की वैधता के साथ सह-टर्मिनस बनाया गया है।

10.3. इस मामले में दरें अनुमोदित किए जाने तक 1 नवम्बर, 2012 से तदर्थ आधार पर सीओपीटी द्वारा वसूल की गई दरें इसे इसी रूप में स्वीकार किए जाने से प्रभावी होंगी।

10.4. सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि अपने सामान्य दरमान में उपयुक्ततः संशोधन करें।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2014]

कोचीन पत्तन न्यास के स्वामित्व और प्रचालन वाली 40 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार का निर्धारण

क्र.सं.	विवरण	सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित		टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान	
		गणनाएं	अनुमान	गणनाएं	अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता				
(क)	शुष्क बल्क कार्गो				
	प्रहस्तन दर (टन प्रति घंटा)	20 टन के लिए प्रहस्तन दर मानक, 3 सं. ईएलएल क्रेन - 10000 टन/दिन, प्रहस्तन दर=(10000 टन/दिन/24 घंटे*70%)	595	20 टन के लिए प्रहस्तन दर मानक, 3 सं. ईएलएल क्रेन - 10000 टन/दिन, प्रहस्तन दर=(10000 टन/दिन/24 घंटे*70%)	595
	कार्य घंटों की सं.	कार्य घंटे मानक = 4000 घंटे, कार्गो की हिस्सेदारी का % = 71%, '4000*71%	2840	कार्य घंटे मानक = 4000 घंटे, कार्गो की हिस्सेदारी का % = 71%, '4000*71%	2840
	वार्षिक सर्वोत्तम क्षमता - शुष्क बल्क कार्गो (टनों में)	प्रहस्तन दर X कार्य घंटों की सं. अर्थात् 595 टन/दिन x 2840 घंटे	1689800	प्रहस्तन दर X कार्य घंटों की सं. अर्थात् 595 टन/दिन x 2840 घंटे	1689800
	- तटीय कार्गो क्षमता (टनों में)	तटीय कार्गो 41%	692818	तटीय कार्गो 41%	692818
	- विदेशी कार्गो क्षमता (टनों में)	विदेशी कार्गो 59%	996982	विदेशी कार्गो 59%	996982
(ख)	ब्रेक बल्क कार्गो				
	प्रहस्तन दर (टन प्रति घंटा)	20 टन के लिए प्रहस्तन दर मानक, 3 सं. ईएलएल क्रेन - 2500 टन/दिन, प्रहस्तन दर=(2500 टन/दिन/24 घंटे*70%)	149	(2500 टन/दिन/24 घंटे*70%)	149

	कार्य घंटों की सं.	कार्य घंटे मानक = 4000 घंटे, कार्गो की हिस्सेदारी का % = 29%, '4000*29%	1160	कार्य घंटे मानक = 4000 घंटे, कार्गो की हिस्सेदारी का % = 29%, '4000*29%	1160
	वार्षिक सर्वोत्तम क्षमता – ब्रेक बल्क कार्गो (टनों में)	149 टन/दिन x 1160 घंटे	172840	149 टन/दिन x 1160 घंटे	172840
	– तटीय कार्गो क्षमता (टनों में)	तटीय कार्गो 28%	48395	तटीय कार्गो 28%	48395
	– विदेशी कार्गो क्षमता (टनों में)	विदेशी कार्गो 72%	124445	विदेशी कार्गो 72%	124445
(ग)	एमएचसी की कुल सर्वोत्तम क्षमता (टनों में)		1862640		1862640
			Rs. in lakhs		Rs. in lakhs
II	40 टन क्षमता की मोबाइल हारबर क्रेनों के लिए पूंजी लागत	सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित	1666.70	सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित	1666.70
III	प्रचालन लागत				
	(क) ईंधन लागत				
	(i) बिजली	4000 घंटे x 0.7 x 100 इकाईयां x रु 12.96 प्रति इकाई	36.28	4000 घंटे x 0.7 x 54 इकाईयां x रु 10.18 प्रति इकाई	15.39
	(ii) डीजल	4000 घंटे x 0.3 x 25 लिटर x रु 54.31 प्रति लिटर	16.29	4000 घंटे x 0.3 x 22.16 लिटर x रु 63.02 प्रति लिटर	16.76
	(ख) मरम्मतें और अनुस्क्षण लागत	उपस्कर की पूंजी लागत का 5%	83.34	उपस्कर की पूंजी लागत का 5%	83.34
	(ग) बीमा	उपस्कर की पूंजी लागत का @ 1%	16.67	उपस्कर की पूंजी लागत का @ 1%	16.67
	(घ). मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार उपस्कर की पूंजी लागत का @ 10.34% (@ 10.34%)	172.34	कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार उपस्कर की पूंजी लागत का @ 10.34% (@ 10.34%)	172.34
	(ङ). अन्य व्यय	उपस्कर की पूंजी लागत का @ 5%	83.34	उपस्कर की पूंजी लागत का @ 5%	83.34
	कुल (क) से (च)		408.25		387.83
IV	आरओसीई	उपस्कर की पूंजी लागत का @ 16%	266.67	उपस्कर की पूंजी लागत का @ 16%	266.67
V	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	(III + IV)	674.92	(III + IV)	654.50
VI	प्रस्तावित दर (रु. प्रति टन)				
(क)	शुष्क बल्क कार्गो				

	शुष्क बल्क कार्गो के लिए राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)	(रु0 674.94 लाख*1689800/1862640) (कुल राजस्व अपेक्षा X शुष्क बल्क क्षमता/कुल क्षमता)	612.29	प्रहस्तन दर पर पहुंचने और एआरआर के आबंटन के लिए पृथक गणना पत्रक संलग्न किया गया है	464.70
	विदेशी कार्गो दर (रु. प्रति टन)	$996982x+0.6x*69281$ $8=\text{रु0 } 612.29$	43.34	विदेशी कार्गो दर (रु0 प्रति टन)	32.89
	तटीय कार्गो दर (रु. प्रति टन)	विदेशी कार्गो के लिए दर का 60%	26.01	तटीय कार्गो दर (रु0 प्रति टन)	19.73
(क)	ब्रेक बल्क कार्गो				
	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)	(674.94*172840/1862 640) (कुल राजस्व अपेक्षा X शुष्क बल्क क्षमता/कुल क्षमता)	62.63	प्रहस्तन दर पर पहुंचने और एआरआर के आबंटन के लिए पृथक गणना पत्रक संलग्न किया गया है	189.80
	विदेशी कार्गो दर (रु. प्रति टन)	$124445x+0.6x*48395$ $=\text{रु0 } 62.63$	40.80	विदेशी कार्गो दर (रु0 प्रति टन)	123.66
	तटीय कार्गो दर (रु. प्रति टन)	विदेशी कार्गो के लिए दर का 60%	24.48	तटीय कार्गो दर (रु. प्रति टन)	74.20

दो कार्गो समूहों के लिए 40 टन एमएचसी हेतु किराया प्रसार की गणनाएं दर्शाता टीएएमपी द्वारा विवरण

कार्गो समूह	कार्गो हिस्सेदारी	प्रहस्तन दर प्रतिदिन	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो (टन)	कार्गो कार्य घंटे	कार्गो कार्य घंटों का प्रतिशत	राजस्व अपेक्षा	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो		दर रु. में प्रति टन	
						(रु. लाखों में)	विदेशी (टनों में)	तटीय (टनों में)	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
शुष्क बल्क कार्गो (59% विदेशी, 41% तटीय)	71.00%	595	1689800	2840	71.00%	464.70	996982	692818	32.89	19.73
ब्रेक बल्क कार्गो (स्टील और बैग कार्गो से इतर) (72% विदेशी, 28% तटीय)	29.00%	149	172840	1160	29.00%	189.80	124445	48395	123.66	74.20
कुल	100.00%		1862640	4000	100.00%	654.50				

विदेशी/तटीय पोत दर के लिए गणना

शुष्क बल्क कार्गो

$996982x+692818*0.6x=$	रु. लाखों में	464.70
$1412672.8x=$	रु. लाखों में	464.70
X= विदेशगामी पोत दर	रु. प्रति टन	32.89
तटीय पोत दर= $0.6 X$ विदेशगामी पोत दर	रु. प्रति टन	19.73

ब्रेक बल्क कार्गो

$124445x+48395*0.6x=$	रु० लाखों में	189.80
$153482x=$	रु० लाखों में	189.80
X= विदेशगामी पोत दर	रु० प्रति टन	123.66
तटीय पोत दर= $0.6 X$ विदेशगामी पोत दर	रु० प्रति टन	74.20

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 31st October, 2014

No. TAMP/7/2013-COPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for fixation of charges for Mobile Harbour Crane (MHC) as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/7/2013-COPT

Cochin Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this day 30th day of September, 2014)

This case relates to the proposal received by the Cochin Port Trust (COPT) for fixation of charges for Mobile Harbour Crane (MHC).

2.1. The COPT had vide its letter dated 19 December, 2012 filed a proposal for fixation of charges for MHC. With reference to the said proposal, the following points were brought to the notice of COPT vide our letter dated 7 January, 2013.

- (i) The proposal forwarded by COPT was based on the cost plus approach as against normative cost based tariff for standard capacity of HMC followed at other Major Port Trusts like Paradip Port Trust (PPT), V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT), etc. The COPT was, therefore, requested to revise its cost statement and file a revised proposal following normative approach as followed in other Major Port Trusts. The COPT was also advised to propose conditionalities governing levy of hire charges of MHC referring to the conditionalities approved by this Authority in the cases of other Major Port Trusts.
- (ii) The circular dated 16 November, 2012 issued to the trade by COPT forwarded under the cover of its proposal dated 19 December 2012 stated that the crane is operationalized with effect from 1 November 2012 at COPT and the COPT had proposed to offer introductory concessional rates of ₹ 50/tonne, ₹ 40/tonne and ₹ 120/tonne for Dry Cargo, Break Bulk (Steel) and Break Bulk (others) respectively. In this context, the following points were brought to the notice of the COPT:

- (a) As per clauses 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, whenever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal. Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified. The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/Terminal and the concerned user(s).
- (b) Record Note of the meeting dated 6 December, 2012 forwarded under cover of COPT letter dated 19 December, 2012 does not contain the unequivocal consent of the users to the interim rate worked out/proposed by the COPT. The COPT was, therefore, requested to comply with guidelines and furnish the consent of the relevant users. The COPT was also requested to note that in the absence of compliance of the tariff guidelines of March, 2005, it is not possible for this Authority to recognise the rate levied on an adhoc basis.

- (iii) COPT was advised to furnish detailed working made by it to arrive at the introductory concessional rate proposed to be charged to the users for hire of crane.

2.2. In the light of the above position, the COPT was requested to revise its cost statement and file a revised proposal following normative approach followed by this Authority in other Major Port trusts referred in our letter and also taking into consideration other observations made in our letter dated 7 January 2013.

3.1. In this backdrop, the COPT has vide its letter dated 27 September, 2013 filed a proposal for fixation of rate for 40T MHC. The main points made by the COPT in its proposal along with the brief background are summarised below:

- (i) The new Italgru make MHC of capacity 40T and grab capacity of 12 cubic mts. is commissioned on 31 October, 2012 and is in operation with effect from 1 November, 2012.
- (ii) The total capital cost of the Crane is ₹ 1958.65 lakhs, out of which ₹ 890.09 lakhs is Grant from ASIDE, ₹ 291.94 lakhs is Custom Duty Exemption under SFIS Scheme and the balance amount of ₹ 776.62 lakhs is met from the internal resources of the Port.
- (iii) When the MHC was purchased and commissioned in the Port for the first time, there was no separate tariff available in the existing SOR for the equipment. Hence, Port had fixed an introductory concessional rate w.e.f. 16 November 2012 which is shown below:

Sl. No.	Type of Cargo	Rate per ton (₹)
1.	Dry Bulk	50.00
2.	Break Bulk (Steel)	40.00
3.	Break Bulk (others)	120.00

(COPT has furnished a copy of the circular dated 16 November, 2012 issued to the trade in this regard.)

- (iv) Subsequently, a meeting was held on 6 December, 2012 with the representatives of the Port Users who handled Dry bulk & Break bulk cargo for discussing the commissioning of the new MHC and fixation of hire charges as an introductory offer of concessional charges. In the said meeting, the users conveyed their general acceptance to the rates proposed and welcomed the commissioning of the new crane for facilitating handling of the cargo. However, the users had also expressed that the rates for Break bulk (Others) was on the higher side and needed to be reviewed to make it more competitive, particularly considering that for handling of cargo in jumbo bags, the rate proposed by the Port made it uneconomical. (A copy of the Record Notes of the meeting is furnished by COPT).
- (v). A revised Circular has been issued on 19 December, 2012 with a separate rate for Coastal/Foreign cargo, wherein minimum charge per shift is also fixed. A copy of the revised circular is furnished. The rates mentioned in the revised circular are given below:

Sl. No.	Type of cargo	Rate per ton (₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk	83	50
2	Break Bulk (Steel & Bagged Cargo)	67	40
3	Break Bulk (others)	200	120

Minimum charge - ₹ 25,000/- per shift.

- (vi). Subsequent to the proposal sent to TAMP on 19 December 2012, the Board of the Port in the meeting held on 28 March, 2013 ratified the proposal sent to TAMP for fixation of rate for MHC. Based on the decision taken by Board, a revised circular dated 4 April, 2013 was issued.
- (vii). TAMP vide its letter dated 7 January 2013 advised COPT to file a revised proposal applying normative cost based tariff for standard capacity of MHC following the approach followed by TAMP in fixing the ceiling tariff for MHC at other Major Ports like Paradip, Tuticorin, New Mangalore, Visakhapatnam and Kandla.
- (viii). As advised by TAMP, the notifications of the ports referred in the said letter have been examined and it has been found that most of the parameters like capital cost, crane capacity, type and volume of cargo handled, productivity, coastal/ foreign ratio, etc., are not similar to that of Cochin Port Trust. Thus, comparison of tariff proposal structure adopted by those ports would not yield the desired results.
- (ix). General Cargo like Dry Bulk & Break Bulk handled in COPT is low in volume and normally such cargo is being handled through the ship's gear. MHC is deployed only when the ship does not have the gear to handle such cargo or if the existing gear has temporarily broken down or is being repaired. Since this is the first time the MHC has been commissioned at COPT, it is difficult to project/ predict the type and volume of cargo, ratio between coastal & foreign that is handled through the MHC.
- (x). (a). Hire charges of the MHC has been calculated as per handling norms of 2008 TAMP Guidelines for Multipurpose berth and other inputs from actual performance of the crane for the last 6 months, i.e., January to June 2013. The handling rate for MHC per day has been considered as follows:
10000 Tons/day for Dry Bulk Cargo
2500 Tons/day for Break Bulk Cargo.
Overall 4000 Working hours has been considered for computation of optimal capacity of MHC of which 71% for handling dry bulk cargo and 29% for handling break bulk is assumed by the port.
- (b). The port has assumed 41% of cargo will be coastal and 59% will be foreign for dry bulk cargo. For break bulk cargo, the port has assumed 28% will be coastal cargo and 72% will be foreign cargo.
- (c). The optimal capacity of MHC for handling dry bulk cargo is assessed at 1689800 tonnes/ annum and for break bulk cargo at 172840 tonnes/ annum. A detailed calculation of optimal capacity is furnished below:

Sl. No.	Description	Handling rate Norms as per 2008 guidelines	Workings	Estimates	Unit
1.	Dry Bulk				
	Handling Rate	10,000 Tonnes/ day	10,000/(24*0.7)	595	Tonnes / hour
	Working hours		4,000 hrs*71%	2,840	In Tonnes
	Optimum Cargo Capacity		595 tons/hr *2,840 hrs	16,89,800	
	Coastal		16,89,800*41%	6,92,818	
	Foreign		16,89,800*59%	9,96,982	
2.	Break Bulk				Tonnes / hour
	Handling Rate	2,500 Tonnes/ day	2,500/(24*0.7)	149	In Tonnes
	Working hours		4,000 hrs*29%	1,160	
	Optimum Cargo Capacity	In Tonnes	149 tons/hr *1160hrs	1,72,840	
	Coastal		1,72,840*28%	48,395	
	Foreign		1,72,840*72%	1,24,445	

- (xi). A summary of the capital cost, operating cost and Annual Revenue Requirement (ARR) estimated by COPT is given below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	Norm	Workings	Estimates
1.	Capital cost			1,666.70
2.	Operating cost			
(i).	Fuel			
	(a). Power	4,000 hours of working	4,000 x 0.7 x 100 units x	36.28

Sl. No.	Description	Norm	Workings	Estimates
		in a year	₹12.96 per unit	
	(b). Diesel		4,000 x 0.3 x 25 litres x ₹54.31 per unit	16.29
(ii).	Repairs & Maintenance cost	5% of cost of equipment	As per norms	83.34
(iii).	Insurance	1% of Gross Fixed Assets value	As per norms	16.67
(iv).	Depreciation	As per Companies Act	10.34% Straight Line Method for 3 shift	172.34
(v).	Other expenses	5% Gross Fixed Assets value	As per norms	83.34
	Total Operating Cost			408.25
3.	ROCE		16% on Capital cost	266.67
4.	Total Annual Revenue Requirement (2+3)			674.92
5.	Distribution of Total Revenue Requirement to the two cargo categories based on the optimal capacity of the two cargo categories to be handled by MHC			
a.	Revenue Requirement For Dry Bulk Cargo [₹674.92 lakhs * 1689800 optimal capacity of dry bulk/ 1862640 (optimal capacity of dry bulk + break bulk)]			612.29
b.	Revenue Requirement For Break Bulk Cargo [₹ 674.92 lakhs * 172840 optimal capacity of break bulk/ 1862640 optimal capacity of dry bulk + break bulk)]			62.63
	Total Annual Revenue Requirement			674.92

- (xii). The port has arrived at the proposed hire charge of MHC for two categories of cargo to meet the estimated ARR as given below:

Sl. No.	Type of Cargo	Rate per ton (₹)	
		Foreign	Coastal
(i).	Dry Bulk	43.34	26.01
(ii).	Break Bulk	40.80	24.48

3.2. In view of the above, the port has requested to approve the following:

- Interim rates implemented by the Port *vide* its Circulars dated 16.11.2012, 19.12.2012 and 04.04.2013 till the new rates are approved by the Authority.
- New proposed rates along with the proposed conditionalities with prospective effect are given below:

Sl. No.	Type of Cargo	Rate per ton (₹)	
		Foreign	Coastal
(i).	Dry Bulk	43.34	26.01
(ii).	Break Bulk	40.80	24.48

- Minimum charge – ₹ 25,000/- per engagement irrespective of the volume handled
- One engagement will be treated as the continuous indent exercised by one party without break in shifts.
- All other terms and conditions are applicable as per existing SOR.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the COPT proposal dated 27 September 2013 was forwarded to the concerned users/ user organisations for their comments. No comments are received from the users/ user organisations.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the COPT was requested *vide* our letter dated 12 August 2014 to furnish additional information/ clarifications. The COPT *vide* its letter dated 14 August 2014 has furnished its reply. A summary of the queries raised by us and reply furnished by COPT thereon are tabulated here below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by COPT
I.	GENERAL:	
(i).	As per clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, whenever a specific tariff for service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal. Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on ad hoc basis till the rate is finally notified and it must be mutually agreed by the Port/Terminal and the concerned user(s).	It is submitted that in view of the concern expressed by the users, the tariff for break bulk (Others) was merged with break bulk with much lower rate of ₹ 40.80 and ₹ 24.48 (Coastal) against ₹ 200 and ₹ 120 (Coastal) in the earlier case. The lower rates only are proposed for approval to the Authority.
(ii).	It was observed in our letter dated 7 January 2013 that the Record note of the meeting dated 6 December 2012 forwarded to this office under cover of COPT's earlier letter dated 19 December 2012 does not contain unequivocal consent of users for the interim rate proposed by COPT. The COPT to comply with guidelines and furnish the consent of the relevant users.	
(iii).	The COPT has, however, not furnished any documents to show that the concerned users have consented to the levy of the proposed rates on adhoc basis. In fact, the copy of the record note of meeting with users held on 6 December 2012 records that users have expressed that rates for break bulk-others were on higher side and needs review to make it competitive.	
(iv).	The COPT to furnish the consent of the relevant users to levy the adhoc rates proposed by COPT.	
(v).	The COPT to furnish a copy of the Board resolution approving the rates proposed by COPT in its proposal dated 27 September 2013.	Copy of the Board Resolution No.99 dated 30 October 2013 is furnished.
(vi).	It is seen that hire charges for MHC for handling 3 cargo groups i.e. Dry Bulk, Break Bulk (Steel) and Break Bulk (others) was earlier approved by the COPT Board in its meeting dated 28 March 2013. Even the circulars issued by the COPT to trade dated 16 December 2012, 19 December 2012 and 4 April 2013 indicate rate for the above mentioned three cargo groups. However, in the current proposal dated 27 September 2013, COPT has proposed rate for only two cargo groups viz. Dry bulk and Break Bulk. In this regard, port to clarify the following:	The major cargo expected to be handled by the MHC is Dry Bulk. Cochin Port's cargo profile includes very small quantity of Break Bulk of which Steel and bagged cargo forms only a miniscule portion, and break bulk others like timber logs forms the major portion. Therefore, it was not considered essential to have a separate rate for break bulk (steel and bagged cargo) and the tariff for break bulk was proposed on a common basis.
(a).	From the calculation it seen that the port has considered the handling norm of 2500 tons per day for break bulk cargo to arrive at the optimal capacity. The said norm is for break bulk (others) as per the 2008 guidelines. The physical performance (traffic) furnished by the port for six months from 1 January 2013 to 30 June 2013 shows that the port has handled break bulk under the both the categories i.e. "steel and bagged cargo" and "others". The Port, therefore, to clarify the reasons for not proposing any rate for Break Bulk-steel and bagged cargo in its proposal dated 27 September 2013.	
(b).	If the Port envisages to handle break bulk (steel and bagged cargo) as well as and break bulk (others) then, recognising that handling norms for these two break bulk cargo categories are different, separate rates for break bulk (steel and bagged cargo) & break bulk (others) need to be proposed. The COPT to review and modify its proposal accordingly.	
II.	Fuel/Power cost:	
(i).	The Port has estimated both power and fuel cost in the ratio of 70:30. COPT to clarify whether the said MHC is both fuel as well as power driven.	Yes, MHC is both fuel and power driven.

(ii).	The basis of considering power consumption of MHC at 100 units per hour and fuel consumption at 25 litres per hour to be explained. Also, COPT to justify the power and fuel consumption assumed by port with reference to the actual average power and fuel consumption per hour based on the actual operation of the MHC for the last one and half year.	Power consumption for MHC is taken as per the norms for operating cost at 100 units per hour. The actual consumption is 54 units per hour. MHC has a capacity to lift 40 Tonnes. As per the norms the fuel consumption is only for 10 T FLT at 10 litres per hour. Hence, we have taken 25 litres for higher capacity crane which also conforms to the actual consumption pattern i.e. ₹ 22.16 litres per hour.
(iii).	The unit rate of power at ₹ 12.96 per unit and diesel at ₹ 54.31 per liter to be substantiated with copies of electricity and diesel bill for the last four months.	Copies of the bills substantiating the unit rate of power and diesel are furnished. (COPT has furnished a working sheet showing the unit rate of power at ₹ 10.18.)
(iv).	The computation of hire charge furnished at Annexure-G in the end gives working of rate for foreign cargo at ₹ 22 per ton for revenue requirement of ₹ 310.77 lakhs and in second page of the said annex rate of ₹ 20.71 per ton is computed for revenue requirement of ₹ 317.87 lakhs. COPT to explain the relevance of these figures / calculation.	The above workings is based on the Net Asset Value of the equipment for reference. We have proposed the rate based on the original value of the asset. Hence the above data is ignored.
(v).	The COPT has proposed a note stating that minimum charge of ₹ 25,000/- per engagement will be levied irrespective of the volume handled. The second note proposes that one engagement will be continuous indent by one party without break in shifts. In this regard, following points to be clarified:	The minimum charge of ₹ 25,000 is now proposed on per shift basis in the revised proposal. ₹25,000 is proposed as minimum charge per shift based on the cost incurred by the Port Trust for operating the crane for one shift. Alternatively, considering the productivity of Dry Bulk handling per shift by the MHC estimated at 1000 T, the user will be paying ₹ 43,340 per shift, against which only ₹ 25,000 is proposed as minimum charge.
(a).	The relevance and circumstances for proposing the above mentioned two notes to be explained.	
(b).	COPT to furnish the basis of arriving at minimum charge of ₹ 25,000/- per engagement along with detailed working.	
(vi).	Tariff Guidelines of 2005 recommends to prescribed tariff linked to benchmark level of productivity. In this regard, the Authority while determining hire charges for MHC at Paradip Port Trust, V.O. Chidambaranar Port Trust, New Mangalore Port Trust and Kandla Port Trust (details of the Order nos. and date given in our letter dated 07 January 2013 [Orders available on TAMP's website]) has prescribed per tonne rate linked with the productivity of the MHC. The COPT again to examine these Orders and propose performance linked tariff providing for a reward of 5% by way of increment in the base rate if the performance achieved is more than the level 1000 tonnes higher than the benchmark level and a disincentive by way of reduction in the base rate by 5% if performance achieved is 1000 tonnes lower than the benchmark in line with the performance linked tariff prescribed for hire of MHC in the NMPT, PPT, VOCPT, etc.	Based on the performance of the crane since 2012, it is seen that the crane is utilised only to the extent of 20% of its availability. In view of the position, the above suggestion may not be applicable in this case.

6. A joint hearing in this case was held on 14 August 2014 at the COPT premises. The COPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the COPT and the concerned users/organisation bodies have made their submissions.

7. The COPT vide its letter dated 27 August 2014 has furnished the following further clarifications regarding the dates on which various rates as per its Circulars were collected by the Port for the hire of MHC:

- (i). The MHC was put into operation w.e.f. 01.11.2012 at Ernakulam Wharf. Since the COPT were not having a TAMP approved rate, the Port introduced a concessional rate, pending notification of the rate by the Authority. There was no separate rate for Coastal and Foreign cargo.

Sl. No.	Type of Cargo	Rate per ton (₹)
1.	Dry Bulk	50.00
2.	Break Bulk (Steel)	40.00
3.	Break Bulk (others)	120.00

- (ii). The Port billed the users at the rate mentioned above from 1 November, 2012. However, based on the discussion with the representatives of the Port users on 6 December 2012, a separate rate was fixed for foreign cargo and also fixed ₹ 25,000/- as minimum charge per shift. The then rate levied as per circular as mentioned above was taken as the rate for coastal cargo and by adding 40% the rate for foreign cargo was fixed.

Sl. No.	Type of cargo	Rate per ton (₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk	83	50
2	Break Bulk (Steel & Bagged Cargo)	67	40
3	Break Bulk (others)	200	120

- (iii). The Port collected the above rates w.e.f. 19 December 2012. The proposal was submitted to the Authority for approval. But, the Authority directed the Port on 7 January, 2013 to revise the proposal following the normative approach. Again, on 4 April 2013, the Port issued a revised circular to the effect that the minimum charge of ₹ 25,000/- per shift will be treated as per engagement irrespective of the volume handled to promote the usage of the crane continuously with a single indent. There was no change in the rate per ton and the Port continued the billing with the existing rates subject to ₹ 25,000/- per engagement.
- (iv). The Port submitted the revised proposal based on normative approach on 27 September 2013 seeking approval of rates as brought out in para 3.1(xii) above.
- (v). Subsequently, based on the discussion the COPT had during the joint hearing on 14 August 2014, the port has now decided to propose the rates as follows:

Type of Cargo	Rate per ton (₹)	
	Foreign	Coastal
Dry Bulk	43.34	26.01
Break Bulk	40.80	24.48
Minimum charge per shift	₹ 15,000/-	
Minimum charge for any part of shift of duration of 4 hours or less	₹ 10,000/-	

- (vi). The COPT has thus finally requested to approve the following:
- (a). Final revised proposal as mentioned at Sl. No. (v) above with prospective effect.
- (b). Approve the following Interim rates collected by the Port till the revised rates are approved by the Authority:

From 01.11.2012 to 18.12.2012

Sl. No.	Type of Cargo	Rate per ton (₹)
1.	Dry Bulk	50.00
2.	Break Bulk (Steel)	40.00
3.	Break Bulk (others)	120.00

From 19.12.2012 till date

Sl. No.	Type of cargo	Rate per ton (₹)	
		Foreign	Coastal
1.	Dry Bulk	83	50
2.	Break Bulk (Steel & Bagged Cargo)	67	40
3.	Break Bulk (others)	200	120
4.	Minimum charge per shift (19.12.2012 to 03.04.2013)	₹ 25,000/-	
5.	Minimum charge per engagement (04.04.2013 to till date)	₹ 25,000/-	

- (c). All other terms and conditions are applicable as per existing Scale of Rates.
8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>
9. With reference to totality of the information obtained during the proceedings of this case, the following position emerges:
- (i) The proposal filed by the Cochin Port Trust (COPT) relates to fixation of hire charge for a new Mobile Harbour Crane (MHC) of 40 Tonne MHC procured by the port and operations reportedly commissioned with effect from 1 November, 2012.
- (ii) The COPT had initially filed a proposal in December, 2012 for fixation of charges for 40 ton MHC based on traffic and on cost plus approach. It is relevant here to state that at the Paradip Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT) and V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), where the ports have authorised service provider(s) to deploy and operate the cranes at their respective ports, this Authority has prescribed normative cost based tariff for normative capacity of the 100 tonnes MHC. In these cases the performance linked rates are prescribed as ceiling rates and are commonly applicable without reference to the individual service providers offering the MHC service.
In the case of Visakhapatnam Port Trust (VPT) and Kandla Port Trust (KPT) also where the MHC was owned and operated by the respective port itself, the KPT and VPT had proposed the rate for MHC based on the capacity of the MHC following normative method in line with the approach followed by this Authority for setting tariff for MHC at the PPT, VOCPT, NMPT, etc.
- (iii) Clause 2.4.1. of the tariff guidelines of March, 2005 calls for attempts to evolve normative cost of each component of port operations. Since separate set of norms under Clause 2.4.1. of 2005 tariff guidelines are not evolved, the approach followed by the KPT and VPT for determination of rate fixed following the normative approach was accepted by this Authority after testing the norms adopted by them with reference to the norms prescribed in 2008 guidelines for reasonableness.
In view of the above position, the COPT was also advised to file a proposal on normative basis in line with the approach followed for fixation of hire charge for MHC at KPT and at other Major Port Trusts. The COPT has accordingly filed a proposal dated 27 September, 2013 for fixation of rate for 40 T MHC owned and operated by the port on normative approach. The proposal filed by the COPT in September 2013 along with the information and clarifications furnished by the port during the processing of the case is considered in the analysis.
- (iv) As brought out in the earlier part of this Order relating to the factual position, the COPT had started collecting the rate for MHC based on the circular issued by it to the trade from 1 November 2012. This aspect is discussed in the subsequent paragraphs. The said circular issued by the port to the trade and subsequent circular issued by the COPT to trade dated 19 December 2012 contained three cargo groups i.e. Dry Bulk, Break Bulk (Steel) and Break Bulk (others). However, in the proposal dated 27 September 2013 filed by the port to this Authority, COPT has sought approval of the rates proposed for only two cargo groups viz. Dry bulk and Break Bulk. On seeking clarification in this regard, the port has stated that major cargo expected to be handled by the MHC is Dry Bulk. As regards Break Bulk cargo, cargo profile of the port includes very small quantity of Break Bulk of which Steel and bagged cargo forms only a miniscule portion whereas break bulk (others) like timber logs forms the major portion. Citing this reason, the port has stated that it is not essential to have a

separate rate for break bulk (steel and bagged cargo). This Authority proceeds to fix rate for two cargo categories viz. dry bulk and break bulk relying on the clarification furnished by the port.

- (v)
 - (a) For the two cargo categories envisaged to be handled by MHC viz. dry bulk cargo and break bulk cargo, the COPT has assumed percentage share of cargo at 71% and 29% respectively. The basis of the percentage share considered by COPT appears to be on the ground of the share of cargo groups as per the actual operation of the MHC. The percentage share considered by COPT for the two cargo categories is relied upon.
 - (b) As stated earlier, the COPT has proposed tariff for two cargo classifications, viz. Dry bulk cargo and break bulk cargo. The COPT has considered the handling rate of 10,000 tonnes/ day for dry bulk cargo and 2,500 tonnes / day for break bulk cargo for 40T MHC borrowing the norms prescribed in 2008 tariff fixation guidelines. The handling rate norms prescribed in the upfront tariff fixation guidelines of 2008 for multipurpose cargo berth is 10,000 tonnes per day for dry bulk and 2,500 tonnes per day for other break bulk cargo. It is relevant here to mention that the handling rate norms prescribed in the 2008 guidelines is with reference to deployment of 3 numbers of 20 tonnes level luffing crane aggregate capacity working out to 60 tonnes. The COPT has adopted the same handling rate for its lower lifting capacity of 40T MHC. It is relevant here to state that this Authority has not fixed hire charge for a 40T MHC in any other Major Ports. Therefore, precedence for handling rate for a 40T MHC is not available. However, it is noteworthy that the 40T MHC is already in operation at COPT since November, 2012. While the COPT has considered fuel consumption for operation of MHC based on actual position it has maintained the handling rate at 10,000T per day. Hence, it may not be unreasonable to assume that the handling rate for 40T MHC considered by the port in September, 2013 at the level of handling rate norms prescribed in 2008 guidelines for 3 nos. of 20T level luffing cranes is after ascertaining the handling capacity of the said MHC in operation since November 2012. That being so, the handling rate considered by the COPT following the handling rate norms prescribed in the upfront tariff guidelines is considered in this analysis.
 - (c) The optimal capacity has been assessed by the COPT cargo-wise taking into consideration the handling rate for two cargo categories, for the normative working hours of 4000 applying the percentage share of each type of cargo. The computation of the optimal capacity of MHC is found to be in line with the formula prescribed for determination of optimal capacity in the upfront tariff guidelines of February, 2008 for multipurpose berth. The optimal capacity as assessed by the COPT at 16,89,800 tonnes for dry bulk cargo and 1,72,840 tonnes for break bulk cargo aggregating to 18,62,640 tonnes is considered.
- (vi) The capital cost of MHC of 40 T reported by the COPT is ₹ 1958.65 lakhs. The COPT has stated that out of ₹ 1958.65 lakhs, ₹ 890.09 lakhs is the grant received from ASIDE, ₹ 291.94 lakhs is Custom Duty Exemption under SFIS Scheme and the balance amount of ₹ 776.62 lakhs is met from the internal resources of the Port. In computation of the hire charge for MHC, the COPT has considered the capital cost of MHC at ₹ 1666.70 after reducing ₹ 291.94 lakhs being the custom duty exemption (i.e. ₹ 1958.65 lakhs – ₹ 291.94 lakhs). Since the COPT has excluded the customs duty exemption available to the port from the total capital cost of the MHC the same is accepted. As regards grant received by the port to partly fund the capital cost of MHC, it is relevant here to mention that in a similar situation in Mormugao Port Trust (MOPT), where a part of the capital cost of MHC deployed by the port was funded by the grant in aid received from the Government, this Authority had decided that the users should pay for hire of harbor mobile crane irrespective of the funding arrangement followed by the port. It may not be unjustified for the port to recover the overall cost and maximum return permissible from users of MHC. That being so, the approach followed by the COPT is in line with the decision taken in a similar case at the MOPT. The capital cost as estimated by the COPT is, therefore, accepted.
- (vii)
 - (a) The COPT has stated that the MHC deployed by the port is both power driven and fuel driven. Hence, it has estimated both power and fuel cost assuming the working of MHC by power and fuel in the ratio of 70:30 for a total 4000 working hours. The working hours of 4000 assumed by the COPT for estimating the power and fuel cost is found to be as per the working hour norms prescribed in the 2008 guidelines. It is also in line with the approach followed in the fixation of hire charge for MHC in the

other Major Port Trusts. The port has furnished working in support of ratio of power and fuel working hours of MHC assumed by the COPT based on the actual operation by the MHC till August, 2014. The ratio of working hours by power and fuel adopted by COPT is relied upon.

The COPT has estimated power and fuel cost for 2800 hours (4000 hours * 70%) and 1200 hours (4000 hours * 30%) respectively applying the above mentioned ratio on the total working hours of 4000. In the tariff for MHC determined in other Major Port Trusts, MHC is normally seen to be fuel driven. However, in the instant case, relying on the clarification furnished by the COPT that the MHC deployed by the port is both power and fuel driven which is also supported with the actual operation by the MHC in the port the estimate of both power and fuel cost for MHC is considered subject to modification in a few parameters as explained in the subsequent paragraphs.

- (b) The COPT has considered power consumption of 100 units per hour and fuel consumption at 25 litres per hour. The 2008 tariff guidelines prescribe power consumption of 100 units/ hour/ crane for an electrical level luffing crane. The guidelines do not prescribe power consumption norm for MHC.

The COPT has reported actual power consumption by MHC at 54 units per hour based on the actual operation of the said MHC till August 2014. Power consumption of 100 units per hour considered by the COPT in the estimation is found to be higher in comparison to the actual power consumption reported by the COPT. When the power consumption at an actual level is available, the consideration of consumption at a higher level is not found justified. That being so, the power consumption by MHC is considered at 54 units/ hour as per the actual power consumption reported by COPT as against 100 unit / hour considered by the COPT. The unit rate applied by the COPT is ₹ 12.96 per unit of power. When sought to furnish copies of bill to substantiate the unit rate of power, the port has not furnished any documents to support the unit rate of ₹ 12.96 per unit considered by it. The working sheet furnished by COPT shows the unit rate of power applicable from May, 2013 at ₹ 10.18 per unit. The reason for considering the unit rate other than the rate considered in working remains unexplained. The unit cost of power is, therefore, moderated and considered at ₹10.18 per unit as indicated by the COPT as against ₹12.96 per unit considered by the port. Subject to above modification, the total power cost works out to ₹ 15.39 lakhs as against ₹ 36.28 lakhs estimated by COPT.

The COPT has considered fuel consumption of 25 litres per hour and has applied unit rate of ₹ 54.31 per litre. The tariff guidelines of 2008 do not prescribe any norm for fuel consumption for 100 tonne MHC. Fuel consumption of 70 litres per hour/ per MHC has been considered at other Major Port Trusts such as PPT, NMPT, VPT etc., involving deployment of 100 tonnes MHC. At the KPT, the port had considered fuel consumption of 33.33 litres per hour for 60T MHC reportedly based on the manufacturer's manual which was relied upon and considered while fixing the rate for 60T MHC. The COPT has stated that the average fuel consumption of 40T MHC from the commencement of operation till August 2014 i.e. almost nine months is 22.16 litres per hour. It has, therefore, justified that fuel consumption of 25 litre per hour is in order. It is seen that if the fuel consumption for 60T MHC at KPT considered at 33.33 litres/ hour is pro rata adjusted for 40T MHC it comes to 22.2 litres per hour which is incidentally comparable to the actual average fuel consumption reported by the port. That being so, the fuel consumption by MHC is considered at 22.16 litre / hour based on actual average consumption. The unit rate for fuel considered by the COPT at ₹ 54.31 per litre is updated and considered at ₹ 63.02 per litre based on the average unit rate obtained from copies of diesel bills for recent four months furnished by the port. Subject to above modification, the total fuel cost works out to ₹ 16.76 lakhs as against ₹16.29 lakhs estimated by COPT.

- (c) Repair and maintenance cost and insurance cost:
The repairs and maintenance cost and insurance are estimated at 5% and 1% respectively on the capital cost. The estimate is found to be as per the norms prescribed in the guidelines of 2008 and is in line with the expense allowed in the NMPT, PPT, VPT, KPT case and hence is allowed in the determination of tariff for the MHC in the instant case also.
- (d) Depreciation:
The COPT has taken depreciation at 10.34% of capital cost of equipment as per norms prescribed in Companies Act.

- (e) Other Expenses:
Other expenses are estimated at 5% of capital cost of equipment. The estimate of other expense at 5% of the capital cost is found to as per the norms prescribed in the guidelines of 2008 and is in line with the expense allowed in the NMPT, PPT, VPT, KPT cases and hence is allowed in the determination of tariff for the MHC in the instant case also.
- (viii) The return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost of ₹ 1666.70 lakhs by the COPT.
It is relevant here to mention that the rate of ROCE was reviewed by this Authority and it was decided to adopt ROCE at 16% for the year 2014-15 to determine tariff for major ports and private terminals. The ROCE on the capital cost of MHC @ 16% is considered at ₹ 266.67 lakhs as considered by COPT.
- (ix). As against the annual revenue requirement of ₹ 674.92 lakhs estimated by the COPT (i.e. ₹ 408.25 lakhs operating cost + ₹ 266.67 lakhs ROCE), the total estimated Annual Revenue Requirement (ARR) of operating MHC works out to ₹ 654.50 lakhs based on the analysis of the case as explained in the previous paragraphs which is aggregate of operating cost of crane at ₹ 387.83 lakhs plus 16% return at ₹ 266.67 lakhs. For arriving at the proposed hire charge for MHC, the COPT has apportioned the estimated ARR based on the cargo capacity for the two cargo groups. The rates proposed by the port for dry bulk cargo (foreign) is ₹ 43.34 per tonne and for break bulk cargo (foreign) the rate proposed is ₹ 40.80 per tonne. The rate proposed by the port for break bulk is lower than the rate proposed for dry bulk cargo. It is relevant here to mention that based on experience gained in the computation of hire charge for MHC in other ports, it has been observed that the rate for break bulk cargo whose handling productivity is lower in comparison to dry bulk cargo, the hire/ handling charge is on the higher side. This is for the reason that due to different nature of cargo, handling of break bulk cargo involves more working hours/ working days in comparison to working hours required for handling the dry bulk cargo. This aspect has not been captured in the hire charge computed by the COPT wherein the estimated ARR is apportioned based on the ratio of cargo capacity to the total optimal capacity instead of apportioning it in the ratio of working hours/ working days in line with the approach followed in other Major Port Trusts. Hence, in the modified cost statement prepared, the modified estimated ARR is apportioned to the two cargo groups with reference to the working hours ratio i.e. 71% for dry bulk cargo and 29% for break bulk cargo in line with the approach followed for other Major Port Trusts where the share of cargo profile is considered for determining the MHC rate. Accordingly, the modified estimated revenue requirement of ₹ 654.50 lakhs is apportioned to dry bulk cargo and break bulk cargo at ₹ 464.70 lakhs and ₹ 189.80 lakhs respectively as against ₹ 612.29 lakhs and ₹ 62.63 lakhs apportioned by the COPT.
- (x). Clause 4.3. of the tariff guidelines of March, 2005 stipulates prescription of concessional tariff for coastal cargo. The said clause further stipulates that the cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges. The COPT has proposed concessional rates for coastal cargo in line with the Government policy. The port has assumed the share of foreign and coastal cargo at 59% and 41% respectively for dry bulk cargo and 72% and 28% respectively for break bulk cargo. The share of foreign/ coastal cargo assumed by the port is relied upon.
- (xi). The cost statement submitted by the COPT for use of MHC has been modified in line with the above analysis. A copy of the cost statement is attached as **Annex**. Subject to modifications as explained in the preceding part of the analysis, the hire charge for 40 tonne MHC as proposed by COPT and as per the modified cost statement is tabulated below:

(₹ in per tonne)

Particulars	Rate proposed by COPT		Rate approved	
	Foreign cargo	Coastal cargo	Foreign cargo	Coastal cargo
Dry bulk cargo	43.34	26.01	32.89	19.73
Break bulk cargo	40.80	24.48	123.66	74.20

From the above, it is seen that the rate derived for break bulk cargo is higher than the rate proposed by the COPT. This is because the estimated ARR apportioned by the COPT to the cargo groups for arriving at the rate is not in line with the general approach followed in the tariff determined at other Major Ports as explained in the preceding paragraph. It is relevant

to state here that the hire charge for 60 T MHC at KPT approved in July, 2011 Order i.e. three years back is ₹ 91.25 per tonne for other break bulk cargo category. The rate approved for break bulk cargo (others) at VOCPT, PPT, NMPT and VPT is also in the range of ₹110.85 tonne to ₹ 124.55 tonne for 100T MHC.

In any case, the rates approved by this Authority are ceiling rates and port has the flexibility to charge lower rate, if they so desire, based on their commercial judgement.

- (xii) (a) The COPT had in its proposal of September 2013 proposed minimum charge of ₹ 25,000 per engagement of MHC irrespective of the volume handled. Subsequently, while furnishing reply to our queries, the port has proposed to modify the unit of minimum charge on per shift basis. The port has clarified that ₹ 25,000 is the minimum charge per shift incurred by the port based on the cost for operating the crane for one shift. The port has justified that considering the handling of dry bulk cargo at 1000 tonnes per shift, the user will be paying ₹ 43,340 per shift. As against that, only ₹ 25,000 is proposed as minimum charge which is justifiable. It is relevant here to state that the Cochin Steamer Agents Association has taken note of the modification proposed in the unit of minimum charge on per shift basis proposed by the port and has not make any objection in this regard.
- The basis of the port assuming handling of dry bulk at 1000 T/ shift remains unexplained. It also does not match with the productivity level of 595 tonnes/ hour considered by the port in the optimal capacity calculation. As per our computation, at the modified rate approved for dry bulk cargo and considering the handling rate of 595 tonnes/ hour assumed in the optimal capacity, user will have to pay ₹ 1,56,556 per shift (i.e. 32.89 per tonne * 595 tonnes/ hour *8 hours). That being so, the minimum charge proposed by the COPT per shift is not found to be unreasonable. The COPT has, however, subsequently vide its letter dated 27 August 2014 moderated the minimum charges to ₹ 15,000 per shift and for any part of the shift of 4 hours duration or less, the COPT has proposed further reduced level of minimum charge of ₹ 10,000. The revised moderated minimum charge per shift/ four hours will benefit the trade and encourage them to use MHC the utilization of which is reported to be only 20%. In view of the above position, the revised minimum charge proposed by the port is approved.
- (b) In the original proposal where the minimum charge was proposed on per engagement basis, the port had proposed a note that one engagement will be treated as the continuous indent exercised by one party without break in shifts. This note is not, however, found to have been included in its letter 27 August 2014 wherein the revised minimum charge on per shift basis is proposed. The reason for deleting this condition remains unexplained. It is relevant here to mention that the said note was relevant when the unit of levy of minimum charge was proposed on engagement basis. Since the revised minimum charge is proposed on per shift basis, the said note earlier proposed does not appear to be relevant. Hence it is not incorporated in the schedule approved by this Authority for 40T MHC.
- (xiii) Clause 5.9 of the tariff guidelines of 2005 recommends linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. This Authority while determining hire charges for MHC at PPT, VOCPT, NMPT, KPT, etc., has prescribed per tonne rate linked with the productivity of the MHC. The COPT was, therefore, requested to examine the Orders passed in these cases and propose performance linked tariff providing for a reward/ incentive if the performance achieved is more than the benchmark level and a disincentive by way of reduction in the base rate if performance achieved is lower than the benchmark in line with the performance linked tariff prescribed for hire of MHC in the NMPT, PPT, VOCPT, etc. The COPT has clarified that in its port mostly geared vessel are handled. The MHC is proposed to be deployed to supplement handling of cargo by ship gears to improve overall productivity. Since the utilisation of MHC is reportedly to be only to the extent of 20%, the port does not find it feasible to have performance linked tariff for MHC at this juncture. The port has, however, agreed to examine this matter in future. Based on the clarification furnished by the port, performance linked tariff is not insisted at this juncture. The COPT is, however, advised to file a well analysed performance linked tariff proposal for the MHC during the next review of this tariff item based on the experience gained by the port in the MHC operations.
- (xiv) The COPT has reported that with commencement of operations by MHC, the port had implemented interim rate for MHC based on circulars issued by it to the trade at different points of time after seeking the approval of its Board. For the period 1 November 2012 to 18 December, 2012, the COPT has reported that the rate levied by the port on interim basis

was ₹ 50.00 per tonne for dry bulk cargo, ₹ 40.00 per tonne for break bulk (steel cargo) and ₹ 120.00 per tonne for break bulk (other) cargo. From 19 December 2012, the COPT has reported that a revised circular was issued to the trade bifurcating the rate for foreign cargo and coastal cargo. The rate issued in its earlier circular were treated as the rate for coastal cargo and the rate for foreign cargo at ₹ 83.00 per tonne for break bulk cargo, ₹ 67.00 per tonne for break bulk (steel cargo) and ₹ 200.00 per tonne for break bulk (other) cargo and the minimum charge of ₹ 25000 per shift was intimated to the trade. Subsequent to that the COPT on 4 April 2013 has issued third circular to the trade wherein the levy of minimum charge is modified as ₹ 25000 per engagement instead of on 'per shift' basis. The COPT has sought approval of this Authority for the different sets of interim rates levied by the port based on the circulars issued by it to the trade.

As per clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March, 2005, whenever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal. Simultaneously, with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified. The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/ Terminal and the concerned user(s). As per clause 2.17.4 of the tariff guidelines, final rate fixed by this Authority will ordinarily have only prospective effect. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised by this Authority as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

It is seen that the ad hoc rate levied by the port during the interim period since 1 November, 2012 is higher than the rate proposed by the port in its September, 2013 proposal and also in comparison to the rate approved by this Authority.

It is, however, relevant to state here that the COPT had in its initial proposal dated 19 December, 2012 proposed rate for foreign cargo was at ₹ 99 per tonne for dry bulk cargo, ₹ 138 per tonne for break bulk (steel and bagged cargo) and ₹ 430 per tonne for break bulk (others) and the rate for coastal cargo was proposed 60% of the rate for the foreign counterpart.

Though clause 2.17.2 of 2005 tariff guidelines permits the port to levy the proposed rates simultaneously with the filing of the proposal, it is seen that the circular issued by the port to the trade intimating ad hoc rate proposed to be levied for the interim period from 1 November, 2012 to 18 December 2012 and revised rates from 19 December 2012 onwards is seen to lower than the rate proposed by the COPT in its initial proposal of December 2012. Further, there has been no pointed objection from users on the interim rate levied by the port except for the request made by users to reduce the rate for break bulk (others) which has been addressed by the port in its proposal of September, 2013. In view of the above position and recognising that the rate levied by the port based on circular issued by it to the trade during the interim period is lower than the rate proposed by it in its original proposal of December 2012 and also recognising that none of the users had raised any objection on the rate levied by the port during the consultation proceeding initiated on the current proposal, this Authority recognizes the action taken by the port.

- (xv). The tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of 3 years. Since the rate approved will be inserted under the existing schedule of rates of the SOR of COPT, it is found appropriate to prescribe the validity of the rate approved for MHC co-terminus with the validity of the existing SOR.

- 10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of the following schedule relating to hire charge of 40T MHC under Chapter – IV Hire Charges for Port Equipment in the existing SOR of the COPT:

“4.5. Hire charges of 40T Mobile Harbour Crane:

Type of Cargo	Rate per ton (₹)	
	Foreign	Coastal
Dry Bulk	32.89	19.73
Break Bulk	123.66	74.20
Minimum charge per shift	₹ 15,000	
Minimum charge for any part of shift of 4 hours duration or less	₹ 10,000	

”

10.2. Since the MHC is already in operation, the rate approved comes into effect immediately from the date of notification of the Order in the Gazette of India and validity is made co-terminus with the validity of the existing general Scale of Rates.

10.3. The rates levied by the COPT on ad hoc basis from 1 November 2012 till the rates approved in this case come into effect are recognised as such.

10.4. The COPT is advised to suitably amend its general Scale of Rates.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Ext./143/2014]

Annex

Fixation of hire charge for a 40 tonne HMC owned and operated by the Cochin Port Trust

Sr. No.	Particulars	As furnished by COPT		Estimates Modified by TAMP	
		Workings	Estimates	Workings	Estimates
I	Optimal Capacity				
(a)	Dry Bulk Cargo				
	Handling rate (tonnes per hour)	Handling rate norm for 20T, 3 nos of ELL crane - 10000Ton/Day, Handling rate=(10000 Tons/Day/24 hrs*70%)	595	Handling rate norms for 20T, 3 nos of ELL crane -10000Ton/Day, Handling rate=(10000 Tons/Day/24 hrs*70%)	595
	No. of working hours	Working hours norm = 4000 hours, % share of cargo = 71%, '4000*71%	2840	Working hours norm = 4000 hours, % share of cargo = 71%, '4000*71%	2840
	Annual optimal Capacity - dry bulk cargo (in tonnes)	Handling Rate X No.of working Hours i.e. 595 Ton/day x 2840 Hours	1689800	Handling Rate X No. of working Hours i.e. 595 Ton/day x 2840 Hours	1689800
	-Coastal Cargo Capacity (in tonnes)	Coastal cargo 41%	692818	Coastal cargo 41%	692818
	-Foreign Cargo Capacity (in tonnes)	Foreign Cargo 59%	996982	Foreign Cargo 59%	996982
(b)	Break Bulk Cargo				
	Handling rate (tonnes per hour)	Handling rate norm for 20T, 3 nos. of ELL crane -2500 Ton/Day, Handling rate=(2500 Tons/Day/24 hrs*70%)	149	(2500 Tons/Day/24 hrs*70%)	149
	No. of working hours	Working hours norm = 4000 hours, % share of cargo = 29%, '4000*29%	1160	Working hours norm = 4000 hours, % share of cargo = 29%, '4000*29%	1160
	Annual optimal Capacity -Break bulk cargo (in tonnes)	149 Ton/Day X 1160 hours	172840	149 Ton/Day X 1160 hours	172840
	-Coastal Cargo Capacity (in tonnes)	Coastal cargo 28%	48395	Coastal cargo 28%	48395
	-Foreign Cargo Capacity (in tonnes)	Foreign Cargo 72%	124445	Foreign Cargo 72%	124445
(C)	Total Optimal capacity of MHC(in Tonnes)		1862640		1862640
			Rs. in lakhs		Rs. in lakhs

II	Capital Cost for Mobile Harbour Cranes of 40 Tonnes Capacity	As furnished by COPT	1666.70	As furnished by COPT	1666.70
III	Operating cost				
	(a). Fuel cost				
	(i) Power	4000 hrs X 0.7 X 100 units X Rs 12.96 per unit	36.28	4000 hrs X 0.7 X 54 units X Rs 10.18 per unit	15.39
	(ii) Diesel	4000 hrs X 0.3 X 25 litres X Rs 54.31 per ltr	16.29	4000 hrs X 0.3 X 22.16 litres X Rs 63.02 per ltr	16.76
	(b) Repairs & Maintenance cost	5% of Capital cost of equipment	83.34	5% of Capital cost of equipment	83.34
	(c) Insurance	@ 1% of capital cost of equipment	16.67	@ 1% of capital cost of equipment	16.67
	(d) Depreciation	@ 10.34% of capital cost of equipment as per norms prescribed in Companies Act (@ 10.34%)	172.34	@ 10.34% of capital cost of equipment as per norms prescribed in Companies Act (@ 10.34%)	172.34
	(e) Other expenses	@ 5% of capital cost of equipment	83.34	@ 5% of capital cost of equipment	83.34
	Total (a) to (f)		408.25		387.83
IV	ROCE	@ 16% of capital cost of equipment	266.67	@ 16% of capital cost of equipment	266.67
V	Annual Revenue Requirement	(III + IV)	674.92	(III + IV)	654.50
VI	Proposed rate (Rs. Per tonne)				
(a)	Dry Bulk Cargo				
	Revenue Requirement for Dry bulk Cargo (Rs. Lakhs)	(Rs 674.94 lakhs*1689800/1862640) (Total Revenue requirement X Dry Bulk Capacity / Total Capacity)	612.29	Separate Calculation sheet for allocation of ARR & arriving at handling rate is attached	464.70
	Foreign cargo rate (Rs. per tonne)	996982 X +0.6x*692818= Rs 612.29	43.34	Foreign cargo rate (Rs. per tonne)	32.89
	Coastal cargo rate (Rs. per tonne)	60% of rate for foreign cargo	26.01	Coastal cargo rate (Rs. per tonne)	19.73
(a)	Break Bulk Cargo				
	Revenue Requirement for Break bulk Cargo (Rs Lakhs)	(674.94*172840/1862640) (Total Revenue requirement X Dry Bulk Capacity / Total Capacity)	62.63	Separate Calculation sheet for allocation of ARR & arriving at handling rate is attached	189.80
	Foreign cargo rate (Rs. per tonne)	124445x+0.6x*48395=Rs 62.63	40.80	Foreign cargo rate (Rs. per tonne)	123.66
	Coastal cargo rate (Rs. per tonne)	60% of rate for foreign cargo	24.48	Coastal cargo rate (Rs. per tonne)	74.20

STATEMENT BY TAMP SHOWING THE CALCULATIONS OF HIRE CHARGE FOR 40 T MHC FOR THE TWO CARGO GROUPS

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working hours	Percentage of Cargo Working hours	Revenue Requirement	Cargo to be handled		Rate in Rs. Per tonne	
						(Rs. in Lakhs)	Foreign (in tonnes)	Coastal (in tonnes)	Foreign cargo	Coastal cargo
Dry bulk cargo (59% Foreign, 41% coastal)	71.00%	595	1689800	2840	71.00%	464.70	996982	692818	32.89	19.73
Break bulk cargo (other than steel and bagged cargo) (72% Foreign, 28% coastal)	29.00%	149	172840	1160	29.00%	189.80	124445	48395	123.66	74.20
Total	100.00%		1862640	4000	100.00%	654.50				

Working for foreign / coastal vessel rate

Dry Bulk Cargo

$996982x + 692818 * 0.6x =$	Rs. in lakhs	464.70
$1412672.8x =$	Rs. in lakhs	464.70
X= Foreign going vessel rate	Rs. per ton	32.89
Coastal vessel Rate=0.6 X foreign going vessel rate	Rs. per ton	19.73

Break Bulk Cargo

$124445x + 48395 * 0.6x =$	Rs. in lakhs	189.80
$153482x =$	Rs. in lakhs	189.80
X= Foreign going vessel rate	Rs. per ton	123.66
Coastal vessel Rate=0.6 X foreign going vessel rate	Rs. per ton	74.20